

O PORTO DO FUNCHAL NO CONTEXTO DO SISTEMA PORTUÁRIO INSULAR REGIONAL:

AS INFRAESTRUTURAS, OS TRÁFEGOS E AS FUNÇÕES
PORTUÁRIAS

JOÃO FIGUEIRA DE SOUSA



Faculdade de Ciências
Sociais e Humanas

Lisboa
2004

João Figueira de Sousa

O Porto do Funchal
no contexto do Sistema Portuário Insular Regional:
As infraestruturas, os tráfegos e as funções portuárias

Dissertação elaborada para a obtenção do grau de doutor no ramo de Geografia e Planeamento Regional, especialidade de Planeamento e Gestão do Território, a apresentar à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, sob a orientação da Mestre Eng.^a Natércia Cabral, Presidente do Conselho Superior das Obras Públicas, e a co-orientação do Prof. Doutor Jorge Umbelino, Professor Auxiliar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

LISBOA
2004

À memória do meu pai e da minha avó materna,
à minha mãe,
à Maria João

NOTA PRÉVIA

Uma dissertação de Doutoramento é, pela sua natureza, um trabalho individual com um forte cunho pessoal, determinado, em grande medida, pela formação e pelas vivências profissionais e pessoais do seu autor. Quero com isto dizer que duas pessoas que decidissem abordar o mesmo tema com os mesmos objectivos, adoptariam certamente metodologias e estruturas diferentes e apresentariam, também, resultados diferentes. Daí que me pareça fundamental incluir, logo no início desta dissertação, uma nota pessoal, que permitirá a quem ler este trabalho perceber o meu percurso de vida e as motivações que me levaram a escolher e a abordar este tema.

Aos doze anos de idade os mergulhos e as pescarias nas bonitas praias da ilha de Luanda foram subitamente substituídos pela prática da vela na bela baía do Funchal. O entusiasmo com que frequentei o 1º curso da escola de vela da Direcção Regional de Desportos da Madeira valeu-me ser um dos melhores alunos e a passagem a monitor da modalidade, função que exerci durante largos anos.

A nossa vida está cheia de coincidências ou situações surpreendentes. Perdoar-me-ão que me refira apenas a uma associada à minha vida académica. Quando estava a aprender a velejar, li um livro que tinha como título “A Escola de Vela”. Um trabalho muito bem escrito, com um prefácio fascinante, que me encantou, e com um excelente conteúdo técnico sobre a arte de velejar. Devo confessá-lo que o li várias vezes, que a dada altura cheguei a ter dois exemplares e que hoje tenho imensa pena de não saber “onde param”. Mas o interessante desta situação é que, mais tarde, ao falar com o Professor Doutor Jorge Crespo, Director da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, descobri que era ele o velejador de competição que eu apenas conhecia de nome, enquanto jovem velejador, e o próprio autor daquele livro. Nessa curta conversa veio-me à memória o livro completo, a capa, o seu nome, o prefácio e muitas das figuras que ilustravam os textos, e rimos os dois da coincidência de nos encontrarmos na Faculdade, tantos anos depois.

Em 1984 assumi a responsabilidade do Centro de Actividades Náuticas da Direcção Regional dos Desportos do Governo Regional da Madeira. Foram quase dois anos de dedicação e entusiasmo para transmitir aos mais jovens a paixão pelo mar e pelos

barcos, que me tinha sido transmitida pelos meus primeiros professores de vela. Durante este período, construí o meu próprio *snipe*, uma embarcação de competição de dois tripulantes, com 4,75 metros de comprimento e com a qual viria a disputar muitas regatas.

A frequência do Ensino Superior implicou a partida para Lisboa e a opção entre o curso de Pilotagem da Escola Náutica, que me permitiria vir a ser oficial da Marinha Mercante, e o curso de Geografia e Planeamento Regional na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Com o ingresso assegurado nos dois cursos, a escolha recaiu neste último, dada a situação de fragilidade que já se verificava na marinha mercante portuguesa e o facto de, numa última reflexão, achar que grande parte da magia que o mar tinha para mim desapareceria a partir do momento em que se tornasse uma obrigação profissional e não uma forma de lazer e aventura.

A partir daqui a minha vida passou a ser repartida entre Lisboa, durante as aulas, e as ilhas da Madeira e do Porto Santo, nas férias. A dispensa regular dos exames proporcionava-me umas férias prolongadas, aproveitadas para matar saudades da família, mas também dos amigos, do mar e das regatas.

Com a conclusão da Licenciatura aceitei o desafio da Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito para concorrer a assistente estagiário do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, tendo sido um dos seleccionados, mas inscrevi-me, simultaneamente, no Mestrado em Transportes no Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa.

Após a conclusão do Mestrado, decidi acumular a docência na Faculdade com o desempenho das funções de Técnico Superior de Planeamento e Ordenamento Portuário na Administração do Porto de Setúbal. Foram dois anos ricos de experiências pessoais e profissionais de que guardo boas recordações mas, em 1995, entendi que, apesar da experiência ter sido positiva, era altura de regressar inteiramente à Faculdade e à vida académica. Sentia que tinha condições para participar de uma forma mais integrada na vida do Departamento e da Faculdade.

Apesar de nunca ter tido uma relação pessoal com a Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito tão próxima como a de muitos dos meus colegas assistentes da mesma época (mais novos e mais velhos), houve sempre um respeito e reconhecimento mútuo e, nessa data, foi a Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito e, mais tarde, a Prof. Doutora Maria José Roxo, que entretanto assumira a Coordenação do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, que contribuíram para o meu regresso em pleno à carreira de docente universitário.

A partir daí, assumi a docência do seminário de Transportes e Ordenamento do Território do último ano da Licenciatura em Geografia e Planeamento Regional, passei a colaborar na docência da cadeira de Redes e Sistemas do Mestrado em Gestão do Território e, posteriormente, assumi a responsabilidade das cadeiras de Planeamento de Transportes e de Logística e Gestão Portuária da Licenciatura. Simultaneamente colaborei, durante três anos, na Licenciatura em Transportes do Instituto Superior de Transportes e, de uma forma mais pontual, em algumas pós-graduações desta instituição, nomeadamente nos cursos de Planeamento Portuário e de Gestão dos Transportes Aéreos.

Particpei sempre na vida e no desenvolvimento da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (FCSH), de forma informal ou formal, assumindo vários cargos, muitos dos quais ainda hoje mantenho: sou membro dos Conselhos de Representantes da FCSH e da Universidade Nova de Lisboa e membro Suplente do Senado da Universidade Nova de Lisboa. Desde 2001 passei a integrar, juntamente com o Prof. Doutor José Afonso Teixeira, a Direcção do Instituto de Dinâmica do Espaço (IDE), uma unidade orgânica adstrita ao Departamento de Geografia e Desenvolvimento Regional (DGPR) e orientada para projectos de investigação aplicada e a prestação de serviços à comunidade. No IDE, para além das funções de vice-presidente, consegui criar um “espaço” de investigação aplicada nas áreas dos transportes e do ordenamento do território, embora me tenha dedicado mais aos estudos dos portos e dos transportes marítimos. Trata-se de uma experiência que se tem revelado não só compatível como enriquecedora para o desempenho da minha actividade como docente e que permitiu a constituição de uma equipa qualificada e dedicada de jovens investigadores, que tem sido fundamental para garantir o bom funcionamento e o resultado dos projectos que desenvolvemos ou participamos. Este pequeno núcleo de investigação, que tem vindo a ser renovado à medida que alguns destes investigadores vão deixando o IDE

para assumirem novas funções e responsabilidades a nível profissional, contribuiu para a criação de um ambiente de trabalho e de uma massa crítica que nos permite, com alguma tranquilidade e muito entusiasmo, continuar a desenvolver os projectos de investigação aplicada e, simultaneamente, começar a conceber e a desenvolver projectos próprios e que se desejam inovadores.

No plano internacional, tive o prazer de conhecer e de desenvolver relações de trabalho e amizade com conceituados professores e especialistas internacionais. Trabalhei com o Professor Doutor Claude Chaline em dois estudos sobre cidades-portuárias e desloquei-me, por mais de uma vez, em trabalho de investigação, à Universidade de Paris XII onde este conceituado professor, apesar de Jubilado, continuava a desenvolver projectos e a orientar teses de investigação.

Ao abrigo do Programa Sócrates tive a oportunidade de colaborar em dois cursos de Geografia da Universidade de Nantes (DEA e DUG) através da docência de dois pequenos módulos sobre os temas do desenvolvimento e organização do Sistema Portuário Português e da relação porto-cidade. Durante as minhas estadias em Nantes, conheci alguns dos principais responsáveis e investigadores do *Departement de Geographie et Aménagement du Territoire* e do *GeoLitomer*, um conceituado laboratório de investigação que agrega uma vasta diversidade de especialidades nas áreas das ciências do mar e do litoral. Conheci pessoalmente Alain Miossec, Jean-Pierre Corlay, Jaques Marcadon e Jaques Guillaume, todos professores e investigadores conceituados e por quem tenho o maior respeito pessoal e académico.

A Equipa de Geógrafos de Nantes, que, com André Vigarié, foi uma das maiores referências no estudo da geografia portuária, continua a ser um pólo de excelência mas, actualmente, orientada sobretudo para os temas do ordenamento do litoral e da protecção dos ambientes marinhos e costeiros.

Mais tarde conheci o Professor Arquitecto Rinio Brutumesso (Professor da Faculdade de Arquitectura de Veneza e Director do Centro Internazionale Citta' d'Acqua) e o Prof. Doutor Joan Alemany (professor da Universidade de Barcelona), que me desafiaram para a concretização de alguns projectos interessantes. Fui, com ambos, co-fundador da RETE 2001 – uma rede internacional de cidades e portos para o estudo da relação porto-cidade – da qual sou actualmente membro da sua Comissão Executiva.

Nas frequentes reuniões internacionais que organizámos ou participámos, tive oportunidade de conhecer e conviver pessoalmente com os Professores Bryan Hoyle e o Professor Arquitecto Joan Busquets, pessoas de reconhecido mérito nestas matérias do desenvolvimento portuário e da relação cidade-porto e com as quais estabeleci uma relação de respeito e de amizade.

O “bichinho” da vela, o gosto pelo mar e a atracção pelas aventuras fazem parte de mim e influenciam a minha forma de estar na vida e também na Academia.

Durante anos, o “calhau” do Clube Naval do Funchal e o mar da costa Sul da ilha passaram a ser o meu “quintal”, que repartia diariamente com outros jovens velejadores durante os passeios, os treinos ou as regatas. Uma experiência fantástica de vida, que ia desde o “aparelhar” do barco em terra para partir para a “água”, o desafiar das condições do mar, muitas vezes contra os conselhos dos empregados do Clube, e a satisfação de chegar a terra, bem de saúde mas, por vezes, com algumas avarias na embarcação, quando as condições atmosféricas eram mais adversas.

Poucos anos depois surgiram as regatas e as viagens oceânicas, inicialmente circunscritas ao mar entre os Arquipélagos da Madeira e das Canárias e depois alargando-se para outros mares e destinos mais distantes e menos conhecidos para mim, prática que tenho mantido regularmente ao longo dos anos.

O “mar”, os “barcos” e os “portos”constituem pois uma paixão de longa data. Num e noutro contexto, os portos funcionaram sempre como lugares de vivência, de partida e de chegada de muitas navegações e, muitas vezes, de abrigo acolhedor depois de algumas viagens mais tempestuosas. Neste contexto, a ilha da Madeira e o Porto do Funchal assumem, para mim um significado especial: enquanto ia crescendo e velejando na baía do Funchal “vivi” e assisti a grandes e importantes transformações, sobretudo no que se refere ao desenvolvimento das suas infraestruturas e dos seus tráfegos. Ainda hoje acompanho a par e passo todas as questões relacionadas com o Porto do Funchal e tenho mesmo colaborado na elaboração de estudos e projectos associados ao seu desenvolvimento.

Actualmente, mais do que o local onde velejava em pequeno, funciona cada vez mais como um espaço de vivência e de convivência entre velejadores e amigos, mas

também, e cada vez mais, como lugar de partida e de chegada das regatas e das viagens de alto mar. Não poderia ter melhor sorte nem maior motivação para poder escolher o Porto do Funchal como tema central da minha dissertação de Doutoramento, associando, assim, o gosto e a experiência pessoal às minhas obrigações e projectos profissionais.

AGRADECIMENTOS GERAIS

Em primeiro lugar gostaria de referir o meu sincero agradecimento à Eng^a Natércia Cabral, que aceitou o desafio de orientar esta dissertação de Doutoramento e a quem aproveito a oportunidade para agradecer publicamente a sua disponibilidade e os importantes e oportunos contributos que me transmitiu de forma simples ao longo da elaboração desta dissertação. Não será demais elogiar os seus conhecimentos e a sua competência, fruto de anos de experiência profissional marcados pelo rigor, profissionalismo e entusiasmo que coloca em tudo o que assume. Não esqueço também a confiança, as palavras de estímulo e a amizade que demonstrou para comigo, apesar de eu nem sempre ter correspondido como gostaria, apresentando-lhe os textos atempadamente para poder aproveitar melhor a sua ajuda.

Uma palavra de agradecimento também para o Prof. Doutor Jorge Umbelino, que sempre mostrou inteira disponibilidade para acompanhar a elaboração desta dissertação e a ele se devem importantes contributos do ponto de vista formal e conceptual.

A ambos, à Engenheira Natércia Cabral e ao Prof. Doutor Jorge Umbelino, deixo aqui um pedido de desculpas por não ter aproveitado mais a ajuda e disponibilidade que sempre demonstraram, mas circunstâncias várias contribuíram para que o trabalho nem sempre decorresse como programado. Tenho consciência que se tivesse tido a oportunidade de aproveitar melhor os seus contributos teria enriquecido a qualidade do trabalho agora apresentado.

Durante o trabalho de pesquisa, recolha e tratamento da informação foram muitas as entidades e pessoas que contactei e que comigo colaboraram. Todas, sem excepção, não se negaram a esforços para me ajudar, e muitas foram aquelas que se entusiasmaram com o tema e o desenvolvimento do estudo, o que constitui algumas vezes uma surpresa para mim e um incentivo adicional para a elaboração desta dissertação.

Foram inúmeras as pessoas que contribuíram directamente e de formas muito diversa para a realização desta dissertação. Não podendo referir-me individualmente a cada uma, deixo-lhes aqui um agradecimento e um reconhecimento pessoal pela sua ajuda e seus contributos.

Não posso, contudo, deixar de referir e agradecer aos responsáveis e aos técnicos das instituições e entidades cujo apoio foi decisivo para a realização desta

dissertação, nomeadamente a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira (APRAM), a Câmara Municipal do Funchal (CMF), através dos seus departamentos de Planeamento Urbanístico e de Sistemas de Informação Geográfica, o Centro de Documentação do Instituto dos Portos e dos Transportes Marítimos, o Grupo de Estudos Arqueológicos do Arquivo Histórico Militar, o Arquivo da Madeira e a Biblioteca Municipal do Funchal, a Equipa do Projecto de Desenvolvimento Estratégico da Administração do Porto de Lisboa, a Direcção Regional do Planeamento, a Direcção Regional do Ambiente, a Direcção Regional das Estradas do Governo Regional da Madeira e a Direcção Regional de Estatística do Instituto Nacional de Estatística (INE).

Aos meus colegas da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas deixo-lhes uma palavra de apreço, pelo interesse demonstrado em relação ao desenvolvimento deste trabalho e pela disponibilidade que alguns referiram para me ajudarem em algumas tarefas. Não posso deixar de destacar e agradecer à Prof^a. Doutora Regina Salvador, professora e coordenadora do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, pelas suas palavras amigas, e sempre simpáticas, de incentivo para que terminasse esta dissertação. O meu reconhecimento vai também para a Prof^a. Doutora Júlia Ferreira que me cedeu a sua dissertação de Doutoramento, a qual, pela metódica e reconhecida organização conceptual, serviu de base para a estruturação da minha dissertação, apesar das diferenças dos temas, das abordagens e das metodologias utilizadas.

Aos meus familiares e amigos, em relação aos quais tive menos disponibilidade para partilhar a sua companhia e em alguns períodos não lhes pude dar a atenção que mereciam. Lembro-me, principalmente, de alguns importantes momentos de convívio e de reunião da minha vida familiar em que não pude estar presente e de outras tantas regatas em que não participei juntamente com a tripulação com que navego há quase duas décadas.

À minha equipa de investigadores e a outros colaboradores do Instituto de Dinâmica do Espaço que comigo colaboraram, pela sua dedicação, pela disponibilidade permanente e pela valiosa ajuda que me deram em diferentes fases da elaboração desta dissertação. Não me esqueço de nenhum e esta dissertação é-lhes também dedicada, da mesma maneira que a todos os que acreditaram em mim e me apoiaram na sua elaboração durante os últimos anos.

RESUMO

Apesar de alguns geógrafos terem vindo a dedicar a sua atenção ao estudo dos portos, pouca tem sido dada aos portos das regiões insulares. Este facto é tanto mais incompreensível se tivermos em conta a importância acrescida que as infraestruturas portuárias assumem nestas regiões, fruto das suas características: a localização em pleno meio aquático, a morfologia e ainda a fragmentação e a dispersão territorial, no caso das regiões arquipélágicas.

Ao longo da história do porto do Funchal identificam-se fases distintas no desenvolvimento das infraestruturas portuárias e dos seus tráfegos, alternando entre períodos de grande prosperidade e períodos de crises mais ou menos profundas, motivados essencialmente por factores de ordem histórica, económica e política.

Durante séculos, apesar das limitações das suas infra-estruturas, o porto do Funchal, em função da sua localização e a situação geográfica, constituiu um importante porto de escala nas rotas do Atlântico, assumindo-se como a principal fonte de desenvolvimento económico e social da cidade e da região.

As alterações tecnológicas e organizativas verificadas no transporte marítimo de mercadorias, a alteração dos padrões do comércio internacional, o desenvolvimento do transporte aéreo e o declínio do transporte marítimo de passageiros tiveram implicações nos tráfegos e nas funções desempenhadas pelo porto do Funchal.

A partir dos finais da década de 70 do século passado, tem-se vindo a assistir a importantes alterações na política portuária regional e à reestruturação do Sistema Portuário Regional. Com a regionalização da actividade portuária, assistiu-se, entre outros aspectos, ao desenvolvimento das infraestruturas portuárias, através da beneficiação dos principais portos e à construção de novas infraestruturas.

Estes factores, associados à evolução do contexto, interno e externo, têm provocado modificações significativas no papel que o porto do Funchal desempenha no contexto do sistema portuário regional, conduzindo-o a uma especialização funcional e obrigando à modernização e adaptação das suas infraestruturas, instalações e equipamentos.

Nesta dissertação procura-se identificar e analisar as diferentes fases de evolução do porto do Funchal, no que se refere às infraestruturas, aos tráfegos e às funções portuárias, enquadrando-as no contexto de cada época, e simultaneamente perspectivar o novo papel que o porto do Funchal poderá vir a desempenhar no Sistema Portuário Regional face às novas oportunidades que se lhe deparam.

SUMMARY

Although some Geographers have come to dedicate their attention to the study of ports, little of it has been given to the insular regions. This fact is, in such a way, more incomprehensible if we have in account the increased importance the port infrastructures assume in these regions, due to its characteristics: the location in the marine environment, the morphology and still the fragmentation and the territorial dispersion, in what concerns archipelagoes.

Throughout the history of the port of Funchal, distinct phases are identified in the development of the port infrastructures and its, alternating between periods of great prosperity and periods of more or less deep crises, motivated essentially by factors of historical, economic and politic order.

During centuries, despite the limitations of its infrastructures, the port of Funchal, because of its localization and geographical situation, it represented an important port of scale in the routes of the Atlantic, assuming itself as the main source of economic and social development of the city and of the region.

The technological and organizational changes established in the maritime transport of merchandizes, the modification of the standards in the international trade, the development of air transportation and the decline of the maritime transport of passengers had implications in both traffics and functions played by the port of Funchal.

From the late 1970's on, we have had the opportunity to witness the important changes in the regional port politics and the reorganization of the Regional Port System (*Sistema Portuário Regional*). With the regionalization of the port activity, we have attended, amongst others aspects, to the development of the port infrastructures, through the benefiting of the main ports and through the construction of new infrastructures.

These factors, associated to the evolution of the context, both internal and external, have motivated significant modifications in the role that the port of Funchal plays in the framework of the regional port system, leading it to a specialization of functions and compelling to the modernization and adaptation of its infrastructures, installations and equipment.

In this dissertation there is an effort implied to identify and analyze the different phases of evolution of the port of Funchal, in what concerns infrastructures, traffics and port functions, fitting them in the context of each historical period, and simultaneously perspectivate the new role that the port of Funchal will be able to play in the Regional Port System, dealing with the new opportunities that it can come across with.

PRINCIPAIS SIGLAS UTILIZADAS

APL – Administração do Porto de Lisboa
APP – Associação Nacional de Portos de Portugal
APRAM, S.A. – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira
CMF – Câmara Municipal do Funchal
DEA – Diplôme d`Étude Approfondis
DEUG - Diplôme d`Étude Universitaires Générales
DGP – Direcção Regional de Portos
DGPR – Departamento de Geografia e Planeamento Regional
FCSH – Faculdade de Ciência Sociais e Humanas
IDE – Instituto de Dinâmica do Espaço
IMP – Instituto Marítimo e Portuário
IND – Instituto da Navegabilidade do Douro
INE – Instituto Nacional de Estatística
IPC – Instituto Portuário do Centro
IPN – Instituto Portuário do Norte
IPS – Instituto Portuário do Sul
IPTM – Instituto Portuário e dos Transporte Marítimos
JAOPF – Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal
JAPAM – Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira
MIDA – Maritime Industrial Development Areas
PDM – Plano Director Municipal
POTRAM – Plano de Ordenamento do Território da Região Autónoma da Madeira
POZOR – Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa
PROTRAM – Plano de Ordenamento Turístico da Região Autónoma da Madeira
RAM – Região Autónoma da Madeira
UGI – União Geográfica Internacional
UNL – Universidade Nova de Lisboa
ZAL – Zona Logística Portuária
ZIP – Zona Industrial Portuária

Índice

Geral

NOTA PRÉVIA.....	III
AGRADECIMENTOS GERAIS.....	IX
RESUMO	XI
SUMMARY	XII
SIGLAS.....	XIII
ÍNDICE GERAL	XV
ÍNDICE DE FIGURAS	XXI
ÍNDICE DE MAPAS.....	XXV
ÍNDICE DE QUADROS	XXVI
ÍNDICE DE GRÁFICOS	XXIX

INTRODUÇÃO

1 – ENQUADRAMENTO / PROBLEMÁTICA.....	1
2 – OBJECTIVOS	5
3 – AS TEORIAS EXPLICATIVAS: OS ESTUDOS DE GEOGRAFIA PORTUÁRIA	7
3.1 – GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES.....	8
3.2 – DO TRANSPORTE MARÍTIMO À GEOGRAFIA PORTUÁRIA.....	9
4 – OS CONCEITOS E OS MÉTODOS.....	16
4.1 – AS TEORIAS PRINCIPAIS E AUXILIARES.....	19
4.2 – METODOLOGIA E ESTRUTURA DO TRABALHO	23
4.2.1 – AS FONTES DOCUMENTAIS.....	23
4.2.2 – TIPO DE ABORDAGEM.....	26
4.2.3 – METODOLOGIAS DE RECOLHA DE INFORMAÇÃO	27
4.2.4 – ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO SEQUENCIAL DO TRABALHO	27

PARTE I – ORGANIZAÇÃO DOS PORTOS E TRANSPORTES MARÍTIMOS

1 – PORTOS E TRANSPORTES MARÍTIMOS.....	31
1.1 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA.....	31
1.1.1 – LOCAIS DE REFÚGIO E ABRIGO DE EMBARCAÇÕES.....	31
1.1.2 – REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E DA NAVEGAÇÃO A VAPOR.....	32
1.1.3 – PÓS II GUERRA.....	33
1.1.4 – DESENVOLVIMENTO RECENTE	37
1.2 – DESENVOLVIMENTO E ADAPTAÇÃO DOS PORTOS.....	38
1.3 – FUNÇÕES PORTUÁRIAS	43
1.3.1 – CLASSIFICAÇÃO DOS GRANDES PORTOS	46
1.4 – MODELOS DE EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS PORTUÁRIOS	49
1.4.1 – O MODELO DE TAAFFE, MORRIL E GOULD	49
1.4.2 – O MODELO DE VANCE	51
1.4.3 – O MODELO DE RIMMER	53
1.5 – CIDADES PORTUÁRIAS.....	55
1.5.1 – TRANSFORMAÇÃO E RECONVERSÃO DE ESPAÇOS PORTUÁRIOS.....	58
1.5.2 – MODELOS DE TRANSFORMAÇÃO E RENOVAÇÃO PORTUÁRIA	62
1.5.2.1 – OS MODELOS DE HOYLE E ANYPORT.....	64
1.6 – POLÍTICAS PORTUÁRIAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL	68
1.6.1 – ÁREAS PORTUÁRIAS E INDUSTRIAIS INTEGRADAS	73
1.6.2 – PORTOS FRANCOS E ZONAS FRANCAS	77
1.7 – AS ESPECIFICIDADES DAS REGIÕES INSULARES.....	81
1.7.1 – ILHAS, INSULARIDADE E ACESSIBILIDADE	81
1.7.2 – SISTEMAS DE TRANSPORTE NAS ILHAS	86
1.7.3 – ESCALAS ESPACIAIS DA ACESSIBILIDADE DAS REGIÕES INSULARES	89
1.7.4 – O PAPEL ESTRATÉGICO DESEMPENHADO PELAS ILHAS	90
2 – A ACTIVIDADE DOS CRUZEIROS.....	95
2.1 – ENQUADRAMENTO	95
2.2 – INDUSTRIALIZAÇÃO DA ACTIVIDADE DOS CRUZEIROS.....	96
2.2.1 – AUMENTO DA CAPACIDADE DAS FROTAS	97
2.2.2 – A EXPANSÃO DAS ÁREAS GEOGRÁFICAS	100
2.2.3 – DIVERSIFICAÇÃO VERSUS ESPECIALIZAÇÃO DA OFERTA.....	101
2.2.4 – REDUÇÃO GRADUAL DA DURAÇÃO DOS CRUZEIROS.....	103
2.2.5 – DEMOCRATIZAÇÃO DOS CRUZEIROS	104
2.3 – ELEMENTOS-CHAVE DA INDÚSTRIA DOS CRUZEIROS	105
2.3.1 – O NAVIO DE CRUZEIRO	105
2.3.2 – AS ZONAS DE CIRCUITO	110
2.3.2.1 – A SAZONALIDADE DA ACTIVIDADE	112
2.3.2.2 – OS PORTOS DE BASE E OS PORTOS DE ESCALA.....	113

2.3.3 – Os TERMINAIS PORTUÁRIOS	118
2.3.3.1 – A SEGURANÇA	118
2.3.4 – CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA	120
2.3.4.1 – A ATRACTIVIDADE DAS CIDADES E OS CRUZEIROS TURÍSTICOS.....	124
2.3.5 – CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA	126
3 – ORGANIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO EM PORTUGAL	129
3.1 – ATÉ AO SÉCULO XX	129
3.2 – PERÍODO REPUBLICANO (1910-1926).....	131
3.3 – POLÍTICA PORTUÁRIA DO ESTADO NOVO	131
3.3.1 – “LEI DOS PORTOS”	131
3.3.2 – PLANOS DE ARRANJO E EXPANSÃO DOS PORTOS	135
3.3.3 – 2ª FASE DO PLANO PORTUÁRIO.....	136
3.3.4 – PLANOS DE FOMENTO	137
3.3.4.1 – I PLANO DE FOMENTO	137
3.3.4.2 – II PLANO DE FOMENTO	142
3.3.4.3 – PLANO INTERCALAR DE FOMENTO	145
3.3.4.4 – III PLANO DE FOMENTO	146
3.3.4.5 – IV PLANO DE FOMENTO.....	148
3.3.5 – CRIAÇÃO DA JUNTA CENTRAL DE PORTOS	152
3.3.6 – DIRECÇÃO GERAL DOS PORTOS	155
3.3.7 – NOVA ORGÂNICA DAS JUNTAS AUTÓNOMAS DOS PORTOS	157
3.4 – ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA RECENTE	158
3.4.1 – REFORMA DA DÉCADA DE 80	158
3.4.2 – REESTRUTURAÇÃO DE 1993	160
3.4.3 – LIVRO BRANCO “POLÍTICA MARÍTIMO-PORTUÁRIA RUMO AO SÉCULO XXI”	161
3.4.4 – INSTITUTO PORTUÁRIO E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS.....	165
3.5 – REGIÕES INSULARES.....	168
3.6 – TRABALHO PORTUÁRIO	171

PARTE II – O PORTO DO FUNCHAL

1 – ENQUADRAMENTO REGIONAL.....	185
1.1 – LOCALIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS NATURAIS	185
1.2 – BREVE RETROSPECTIVA HISTÓRICA.....	192
1.3 – ORGANIZAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA	193
1.4 – DEMOGRAFIA E POVOAMENTO	197
1.5 – ESTRUTURA ECONÓMICA	201
1.5.1 – O TURISMO.....	208
1.5.2 – TRANSPORTES E ACESSIBILIDADES.....	210
1.5.2.1 – TRANSPORTES TERRESTRES	210
1.5.2.2 – PORTOS E TRANSPORTES MARÍTIMOS	214
1.5.2.3 – AEROPORTOS E TRANSPORTES AÉREOS	217

1.6 – ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL.....	218
1.6.1 – O CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DA MADEIRA	222
1.6.2 – A LOCALIZAÇÃO DA ZONA FRANCA DA MADEIRA	224
1.7 – A CIDADE PORTUÁRIA DO FUNCHAL E A RELAÇÃO PORTO-CIDADE.....	227
 2 – GRANDES FASES DE TRANSFORMAÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL	247
2.1 – O PORTO NATURAL DO FUNCHAL	247
2.2 – AS PRIMEIRAS OBRAS PORTUÁRIAS.....	247
2.2.1 – A LIGAÇÃO DE TERRA AO ILHÉU DA PONTINHA.....	247
2.2.2 – O PROJECTO DO ENGENHEIRO FRANCISCO ANTÓNIO RAPOSO (1824)	249
2.2.3 – O MOLHE DA PONTINHA E OS PROJECTOS DO CAIS JUNTO À CIDADE	251
2.2.3.1 – AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE CONSTRUÇÃO DE UM CAIS EM FRENTE DA CIDADE	254
2.2.3.2 – O FECHO DO ILHÉU E A CONSTRUÇÃO DO CAIS DA CIDADE.....	255
2.2.3.3 – O MOLHE DA PONTINHA (1890)	257
2.2.3.4 – A CONSTRUÇÃO DO “CAIS DA CIDADE”	261
2.3 – INICIATIVAS PRIVADAS	264
2.3.1 – OS PROJECTOS PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA PONTE-CAIS.....	264
2.4 – O PORTO DO FUNCHAL NO INÍCIO DO SÉC. XX (1911)	265
2.4.1 – DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO E LIMITAÇÕES DAS INFRA-ESTRUTURAS	265
2.5 – A JUNTA AUTÓNOMA DAS OBRAS E OS NOVOS PROJECTOS	267
2.5.1 – O PROJECTO PARA A CONSTRUÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL	268
2.5.2 – O CONCURSO DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL E A FUMASIL.....	271
2.5.3 – A CONTESTAÇÃO E A ANULAÇÃO DO CONTRACTO COM A FUMASIL	274
2.6 – A 1ª FASE DO PLANO PORTUÁRIO E AS PROPOSTAS DA MISSÃO DE 1928	275
2.6.1 – AS ALTERNATIVAS AO PORTO DO FUNCHAL: OS PORTOS DA COSTA NORTE	277
2.6.2 – O PROLONGAMENTO DO “CAIS DA CIDADE” (1931-33)	282
2.6.3 – OS PLANOS DO ENG.º JOÃO RIBEIRO COUTINHO DE LIMA – 1937 E 1941	285
2.6.4 – O ANTE-PROJECTO DE URBANIZAÇÃO DA MARGINAL (1943) E O PLANO DE ARRANJO E EXPANSÃO DO PORTO DO FUNCHAL (1944)	290
2.7 – O PERÍODO PÓS II GRANDE GUERRA	292
2.7.1 – O ANTE-PROJECTO DE 1945 – A ARTICULAÇÃO ENTRE O PORTO E A FRENTE URBANA	294
2.7.2 – O ANTE-PROJECTO DOS MELHORAMENTOS DO PORTO (1947)	294
2.7.3 – AS SOLUÇÕES ALTERNATIVAS AO ANTE-PROJECTO DE 1947	301
2.7.3.1 – A PROPOSTA DA UNION CASTLE LINE.....	306
2.7.3.2 – O GRANDE PORTO E AEROPORTO MARÍTIMO DO FUNCHAL	308
2.7.4 – O ESQUEMA PORTUÁRIO E PLANO DE APETRECHAMENTO DO PORTO DE 1954	311
2.7.5 – O PLANO DE ARRANJO DO PORTO DE 1959	316
2.8 – O PERÍODO PÓS REVOLUÇÃO DE 1974	320
2.8.1 – O PROBLEMA DA CONSTRUÇÃO DOS SILOS.....	324

3 – OS TRÁFEGOS E AS FUNÇÕES PORTUÁRIAS	327
3.1 – A MADEIRA NO CONTEXTO DAS ROTAS E ESCALAS ATLÂNTICAS	327
3.2 – O TRÁFEGO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL	329
3.3 – O TRÁFEGO DE PASSAGEIROS	335
3.3.1 – A IMPORTÂNCIA DA EMIGRAÇÃO	337
3.3.2 – AS LINHAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	338
3.3.3 – AS COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO ESTRANGEIRAS – RETROSPECTIVA HISTÓRICA	340
3.4 – OS CRUZEIROS TURÍSTICOS	345
3.4.1 – A EVOLUÇÃO DOS TRÁFEGOS NOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA	348
3.4.2 – VARIAÇÃO GEOGRÁFICA E TEMPORAL DOS CIRCUITOS DOS CRUZEIROS	354
3.5 – A NÁUTICA DE RECREIO	359
3.6 – O TRÁFEGO DE MERCADORIAS	361
3.6.1 – O FORNECIMENTO DE ÁGUA E DE COMBUSTÍVEIS À NAVEGAÇÃO	364
3.6.2 – A EVOLUÇÃO RECENTE -A CONTENTORIZAÇÃO E OS TERMINAIS ESPECIALIZADOS	366
3.6.3 – O TRÁFEGO DE MERCADORIAS NO CONTEXTO DOS PORTOS DO ATLÂNTICO	371
3.7 – O TRÁFEGO COSTEIRO E A EMERGÊNCIA DO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL	373
3.7.1 – A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E O TRÁFEGO DOS PEQUENOS PORTOS	382
3.8 – O TRÁFEGO DE PESCADO	389
 4 – ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA	 391
4.1 – ORGANISMOS DE GESTÃO	391
4.1.1 – JUNTA AUTÓNOMA DAS OBRAS DO PORTO DO FUNCHAL	391
4.1.2 – JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA	392
4.1.3 – DIRECÇÃO DOS PORTOS DA MADEIRA	393
4.1.4 – DIRECÇÃO REGIONAL DOS PORTOS	394
4.1.5 – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA	397
4.1.6 – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA S.A.	399
4.2 – O TRABALHO PORTUÁRIO NA MADEIRA	401
4.2.1 – A “EMPRESA DO CABRESTANTE”	401
4.2.2 – OS ACORDOS DE TRABALHO	402
4.2.2.1 – OS ACORDOS PROVISÓRIOS ENTRE JAPAM E SINDICATOS	405
4.2.2.2 – O PACTO SOCIAL DE 1993	407

PARTE III – O PAPEL DO PORTO DO FUNCHAL NO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL

1 – RECOMPOSIÇÃO RECENTE DO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL	411
1.1 – CONTEXTO REGIONAL NA DÉCADA DE 90	411
1.2 – POLÍTICA PORTUÁRIA REGIONAL.....	412
1.3 – LOCALIZAÇÕES ALTERNATIVAS PARA O NOVO PORTO COMERCIAL	415
1.3.1 – ALTERNATIVAS.....	418
1.3.2 – ALTERNATIVA SELECIONADA	420
1.4 – OS PLANOS DIRECTORES DOS PORTOS COMERCIAIS DA MADEIRA	424
1.4.1 – PORTO DO FUNCHAL	426
1.4.1.1 – ENQUADRAMENTO	426
1.4.1.2 – PROPOSTAS DE ORDENAMENTO.....	430
1.4.2 – PORTO DO CANIÇAL	436
1.4.2.1 – ENQUADRAMENTO	436
1.4.2.2 – PROPOSTAS DE ORDENAMENTO.....	441
1.4.3 – PORTO DO PORTO SANTO.....	447
1.4.3.1 – ENQUADRAMENTO	447
1.4.3.2 – PROPOSTAS DE ORDENAMENTO.....	455
1.5 – COMPOSIÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL.....	457
1.5.1 – OS PORTOS COMERCIAIS	457
1.5.2 – AS INFRAESTRUTURAS DE APOIO AO RECREIO E AO DESPORTO NÁUTICO	458
 2 – A REDEFINIÇÃO DO PAPEL DO PORTO DO FUNCHAL NO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL	461
2.1 – A EVOLUÇÃO DAS FUNÇÕES PORTUÁRIAS	461
2.2 – A ESPECIALIZAÇÃO DAS FUNÇÕES PORTUÁRIAS – O TURISMO MARÍTIMO	468
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	473
 BIBLIOGRAFIA.....	477
 ANEXOS	517

ÍNDICE

DE FIGURAS

FIGURA 1 – DOMÍNIOS E COMPONENTES DOS ESTUDOS DE GEOGRAFIA PORTUÁRIA	20
FIGURA 2 – DESENVOLVIMENTO DOS PORTOS À ESCALA ESPACIAL E TEMPORAL E	
TIPOS DE ESTUDOS ASSOCIADOS	23
FIGURA 3 – TIPOLOGIA E EVOLUÇÃO DOS NAVIOS	34
FIGURA 4 – TIPOLOGIA DOS SÍTIOS PORTUÁRIOS	39
FIGURA 5 – EVOLUÇÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS	42
FIGURA 6 – MODELO DE TAAFFE, MORRIL E GOULD.....	50
FIGURA 7 – MODELO DE VANCE	52
FIGURA 8 – MODELO DE RIMMER.....	54
FIGURA 9 – O MODELO DE ANYPORT	64
FIGURA 10 – O NAVIO <i>GRAND PRINCESS</i> À SAÍDA DO PORTO DE LISBOA	98
FIGURA 11 – O NAVIO <i>QUEEN MARY 2</i>, DA CUNARD LINE	99
FIGURAS 12 E 13 – NAVIO <i>SEABOURN LEGEND</i>, DA SEABOURN CRUISE LINE	105
FIGURAS 14 E 15 – NAVIO <i>STELLA POLARIS</i>, DA BERGEN LINE.....	106
FIGURA 16 – NAVIO <i>CARONIA</i> DA CUNARD WHITE STAR LINE.....	107
FIGURA 17 – <i>SOUTHERN CROSS</i>, DA SHAW SAVILL LINE.....	107
FIGURAS 18, 19 E 20 – <i>ROYAL CLIPPER</i> DA STAR CLIPPERS.....	109
FIGURA 21 – EVOLUÇÃO ORGANIZACIONAL DO SECTOR MARÍTIMO PORTUÁRIO EM PORTUGAL.....	166
FIGURA 22 – COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS DO INSTITUTO PORTUÁRIO E DOS	
TRANSPORTES MARÍTIMOS.....	167
FIGURA 23 – EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO NOS CONCELHOS DA ILHA DA MADEIRA.....	199
FIGURA 24 – DESCARGA DE LENHA VINDA DAS OUTRAS POVOAÇÕES COSTEIRAS	
PARA AS PADARIAS DA CIDADE DO FUNCHAL NOS PRINCÍPIOS DO SÉCULO XX.....	215
FIGURA 25 – O AGLOMERADO DO FUNCHAL (NUM PRIMEIRO MOMENTO HISTÓRICO)	228
FIGURA 26 – PLANTA DA CIDADE DO FUNCHAL EXECUTADA POR MATEUS	
FERNANDES, MESTRE DAS OBRAS REAIS NA MADEIRA, CERCA DE 1570	230
FIGURA 27 – O DESEMBARQUE DE MERCADORIAS NA PRAIA FRENTE À CIDADE (1909).....	231
FIGURA 28 – A FRENTE RIBEIRINHA E A “AVENIDA DO MAR” (1928-1951)	232

FIGURA 29 – O CRESCIMENTO DA CIDADE FRENTE AO MAR.....	233
FIGURA 30 – PLANTA ROTEIRO DO FUNCHAL ELABORADA EM 1910 PELOS ENG.º	
ADRIANO A. TRIGO E ANÍBAL A. TRIGO	236
FIGURA 31 – MOVIMENTO DE RESIDENTES E PASSAGEIROS NO CAIS DA CIDADE	237
FIGURA 32 – LINHA DE CAMINHO-DE-FERRO CONSTRUÍDA AQUANDO DAS OBRAS DE	
CONSTRUÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL.....	238
FIGURA 33 – MOVIMENTO NA AVENIDA MARGINAL JUNTO AO CAIS DA ENTRADA DA CIDADE	239
FIGURA 34 – EXPANSÃO DA CIDADE.....	240
FIGURA 35 – A BAÍA DO FUNCHAL NA DÉCADA DE 70	240
FIGURA 36 – CIDADE VIRADA PARA O PORTO (DÉCADA DE 70).....	241
FIGURA 37 – ASPECTO AÉREO DO CENTRO DA CIDADE.....	241
FIGURA 38 – CRESCIMENTO DO LITORAL PARA O INTERIOR (DÉCADA DE 70)	242
FIGURA 39 – MARINA DO FUNCHAL EM 1984.....	242
FIGURA 40 – FUNCHAL EM NOVEMBRO DE 2003	243
FIGURA 41 – FUNCHAL NO CENTRO DO TURISMO INTERNACIONAL.....	243
FIGURA 42 – FRENTE RIBEIRINHA EM 2004	244
FIGURA 43 – BAÍA DO FUNCHAL EM 2004	244
FIGURA 44 – O CRESCIMENTO DA CIDADE DO FUNCHAL 1954	245
FIGURA 45 – O CRESCIMENTO DA CIDADE DO FUNCHAL 2004	245
FIGURA 46 – PORMENOR DO PROJECTO DE CONSTRUÇÃO DO PRIMEIRO MOLHE	
LIGANDO A TERRA AO ILHÉU DE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO	248
FIGURA 47 – PLANTA DA CIDADE DO FUNCHAL ELABORADA EM 1775 PELO CAPITÃO SKINNER	249
FIGURAS 48 E 49 – PLANTA DAS OBRAS PORTUÁRIAS PROJECTADAS PELO	
BRIGADEIRO FRANCISCO ANTÓNIO RAPOSO, EM SETEMBRO DE 1824.....	250
FIGURAS 50 E 51 – PORMENORES DOS MOLHES PROJECTADOS PELO BRIGADEIRO FRANCISCO	
ANTÓNIO RAPOSO, EM SETEMBRO DE 1824.....	250
FIGURA 52 – DESCARGA DE MERCADORIAS NO “CALHAU”, EM FRENTE À CIDADE	253
FIGURA 53 – O PILAR DE BANGER E A ACTIVIDADE MARÍTIMA EM FRENTE À CIDADE	254
FIGURA 54 – ILHÉU DO MEIO	257
FIGURA 55 – PLANTA RELATIVA À CONSTRUÇÃO DE UM MOLHE-CAIS DE ABRIGO NO FUNCHAL,	
LIGANDO OS DOIS ILHÉUS	258
FIGURA 56 – PLANTA GERAL DO QUEBRA-MAR DA PONTINHA, ELABORADO PELO	
ENGº FARIA E MAIA	259
FIGURA 57 – O MOLHE DA PONTINHA.....	259
FIGURA 58 – LINHA-FÉRREA ENTRE O CAIS DA PONTINHA E A ALFÂNDEGA	260
FIGURA 59 – O CAIS EM FRENTE DA CIDADE	264
FIGURA 60 – MOVIMENTO DAS LANCHAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS JUNTO À PRAIA	266
FIGURA 61 – PROJECTO DO PORTO DO FUNCHAL	269

FIGURA 62 – PLANO GERAL DAS OBRAS PROPOSTAS PELA EMPRESA FUMASIL COMPANY LIMITED, S.A.R.L, 1923.....	272
FIGURA 63 – PERSPECTIVA ESQUEMÁTICA SIMULANDO O PROJECTO APRESENTADO PELA FUMASIL	273
FIGURA 64 – PLANTA GERAL DOS MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS PROPOSTOS PELA MISSÃO DE 1928.....	282
FIGURA 65 – O “CAIS DA CIDADE” DEPOIS DA SUA AMPLIAÇÃO	283
FIGURA 66 – OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO MOLHE DA PONTINHA, INICIADAS EM 1934.....	284
FIGURA 67 – PLANTA DO PORTO DO FUNCHAL APÓS O PROLONGAMENTO DO MOLHE DA PONTINHA EM 1939.....	285
FIGURA 68 – PLANTAS DO ESTUDO SOBRE O MELHORAMENTO DO PORTO COMERCIAL DO FUNCHAL DA AUTORIA DO ENGENHEIRO COUTINHO DE LIMA (1937 E 1941)	286
FIGURA 69 – MOLHE DA PONTINHA DEPOIS DA AMPLIAÇÃO E DO CAIS DO CARVÃO DA EMPRESA BLANDY BROTHERS	288
FIGURA 70 – OBRAS DE AMPLIAÇÃO DA ESTRADA DE ACESSO AO MOLHE DA PONTINHA E DO CAIS E ARMAZÉM DE CARVÃO DA EMPRESA BLANDY BROTHERS	288
FIGURA 71 – PLANTAS GERAIS DAS OBRAS PROJECTADAS PARA O PORTO DO FUNCHAL NO ANTE PROJECTO DE 1943 E NO PLANO DE 1944	291
FIGURA 72 – CAIS E TERRAPLENOS DO PORTO DO FUNCHAL, CERCA DE 1947	293
FIGURA 73 – O MOVIMENTO DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS NO PORTO DO FUNCHAL, CERCA DE 1947	293
FIGURA 74 – AS LANCHAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E A ARMAZENAGEM A DESCOBERTO NO MOLHE VELHO DA PONTINHA (1958)	298
FIGURA 75 – PLANO DE ARRANJO E EXPANSÃO DO PORTO DO FUNCHAL, 1947.....	300
FIGURA 76 – SOLUÇÕES ALTERNATIVAS PARA O NOVO PORTO DO FUNCHAL	306
FIGURA 77 – PROJECTO DE AMPLIAÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL (1954)	312
FIGURA 78 – OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO MOLHE DA PONTINHA, DÉCADA DE 50	314
FIGURA 79 – CONSTRUÇÃO DO CAIS DE MERCADORIA REGIONAL INICIADA EM 1953	315
FIGURA 80 – CONCLUSÃO DA CONSTRUÇÃO DO CAIS DE MERCADORIA REGIONAL EM 1955.....	315
FIGURA 81 – CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES E DA ESTRADA DE ACESSO (1980)	322
FIGURA 82 – ALARGAMENTO DA ESTRADA DA PONTINHA E A CONSTRUÇÃO DOS ATERROS PARA OS TERMINAIS PORTUÁRIOS (1980)	323
FIGURA 83 – CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES E DA RAMPA E VARADOURO PARA AS PEQUENAS EMBARCAÇÕES (1997)	324
FIGURA 84 – VISTA AÉREA DO PORTO DO FUNCHAL DEPOIS DE CONCLUÍDAS AS OBRAS DE AMPLIAÇÃO NO INÍCIO DA DÉCADA DE 80 SÉCULO XX	326
FIGURA 85 – OS “BOMBOTEIROS” VENDENDO PRODUTOS REGIONAIS AOS PASSAGEIROS DOS GRANDES PAQUETES FUNDEADOS AO LARGO	346
FIGURA 86 – O NAVIO “ORIANA” DEIXANDO O PORTO DO FUNCHAL	347

FIGURA 87 – NAVIOS DE CRUZEIRO ATRACADOS NO MOLHE DA PONTINHA	348
FIGURA 88 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE CRUZEIRO NOS PORTOS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DAS CANÁRIAS, EM 1994	351
FIGURA 89 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE CRUZEIRO NOS PORTOS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DAS CANÁRIAS, EM 2002	352
FIGURA 90 – A MADEIRA NOS CIRCUITOS DA REGIÃO DE CRUZEIROS DO ATLÂNTICO	354
FIGURA 91 – A MADEIRA NOS CIRCUITOS DE CRUZEIROS ENTRE OS E.U.A. E A EUROPA	354
FIGURA 92 – PANORÂMICA DO PORTO DO FUNCHAL NA NOITE DA PASSAGEM DE ANO	357
FIGURA 93 – MOVIMENTO DE CARGA CONTENTORIZADA NOS PORTOS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA, AÇORES E CANÁRIAS, EM 2002.....	371
FIGURA 94 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA, AÇORES E CANÁRIAS, EM 2002	372
FIGURA 95 – DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS NO CALHAU DO FUNCHAL	374
FIGURA 96 – O EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS NO CAIS EM FRENTE À CIDADE	374
FIGURA 97 – CAIS DO PORTO NOVO.....	378
FIGURAS 98 E 99 – PRAIA DO PAUL DO MAR ANTES DA CONSTRUÇÃO DO CAIS PAUL NOS FINAIS DA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX	378
FIGURAS 100 E 101 – VARADOURO E CAIS DO PAUL DO MAR EM 1953.....	379
FIGURA 102 – PORTO DE MACHICO	380
FIGURA 103 – CONSTRUÇÃO DO VARADOURO E CAIS DO PORTO DA CRUZ (1951)	380
FIGURA 104 – VARADOURO E CAIS DO PORTO DA CRUZ (1952)	381
FIGURA 105 – CAIS DA MADALENA DO MAR (1957).....	381
FIGURA 106 – CAIS DA MADALENA DO MAR (1958).....	381
FIGURA 107 – EMBARCAÇÃO A REMOS E À VELA PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE MERCADORIAS, NOS INÍCIOS DO SÉCULO XX	382
FIGURA 108 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA	384
FIGURA 109 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA E DO PORTO SANTO	386
FIGURA 110 – ESQUEMA DA EVOLUÇÃO DA ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA NO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA	400
FIGURA 111 – PLANTA DE ORDENAMENTO.....	432
FIGURA 112 – PLANTA DE ORDENAMENTO – PORMENOR ÀREA NORTE	433
FIGURA 113 – PLANTA DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA	439

ÍNDICE

DE MAPAS

MAPA 1 – ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA	3
MAPA 2 – ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO	185
MAPA 3 – ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA	186
MAPA 4 – MAPA MORFOLÓGICO DA ILHA DA MADEIRA	187
MAPA 5 – DIVISÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA DA RAM	196
MAPA 6 – DENSIDADE POPULACIONAL NOS CONCELHOS DA ILHA DA MADEIRA EM 2001	200
MAPA 7 – POPULAÇÃO ACTIVA POR SECTORES DE ACTIVIDADE NA RAM, EM 2001	204
MAPA 8 – NÚMERO DE CAMAS POR CONCELHO NA RAM (2002)	209
MAPA 9 – CAPACIDADE DE ALOJAMENTO POR CONCELHO NA RAM (2002)	209
MAPA 10 – REDE VIÁRIA DA ILHA DA MADEIRA	213
MAPA 11 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS DA MADEIRA E DO PORTO SANTO (2002)	218
MAPA 12 – PEQUENOS PORTOS DA ILHA DA MADEIRA NO INÍCIO DO SÉCULO XX	375
MAPA 13 – INFRA-ESTRUTURAS PORTUÁRIAS AFECTAS AO TRÁFEGO COMERCIAL NA R.A.M. EM 1990	413
MAPA 14 – MAPA COM AS LOCALIZAÇÕES ALTERNATIVAS	417
MAPA 15 – PORTOS COMERCIAIS DA RAM	457
MAPA 16 – LOCALIZAÇÃO E TIPOLOGIA DAS INFRAESTRUTURAS DE APOIO À NÁUTICA DE RECREIO NA RAM	459
MAPA 17 – CAPACIDADE DAS INFRAESTRUTURAS DE APOIO À NÁUTICA DE RECREIO NA RAM	459
MAPA 18 – A RECOMPOSIÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL	466

ÍNDICE

DE QUADROS

QUADRO 1 – DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS PORTUÁRIOS.....	22
QUADRO 2 – FUNÇÕES PORTUÁRIAS SEGUNDO ANDRÉ VIGARIÉ.....	44
QUADRO 3 – MORFOLOGIA E PAISAGEM SEGUNDO FUNÇÕES PORTUÁRIAS	46
QUADRO 4 – ESTÁDIOS DE EVOLUÇÃO DOS GRANDES PORTOS INTERNACIONAIS	48
QUADRO 5 – INTERPRETATIVO DO MODELO DE TAAFFE, MORRIL E GOULD.....	51
QUADRO 6 – INTERPRETATIVO DO MODELO DE VANCE	53
QUADRO 7 – INTERPRETATIVO DO MODELO DE RIMMER	55
QUADRO 8 – CLASSIFICAÇÃO DAS CIDADES PORTUÁRIAS	58
QUADRO 9 – INTERPRETATIVO DO MODELO ANYPORT.....	65
QUADRO 10 – ESTÁDIOS DE EVOLUÇÃO DO INTERFACE CIDADE-PORTO	66
QUADRO 11 – FASES DE DESENVOLVIMENTO DE ZONAS INDUSTRIAIS PORTUÁRIAS.....	76
QUADRO 12 – CARACTERÍSTICAS DAS PRINCIPAIS ESTRUTURAS FRANCAS ASSOCIADAS DIRECTA OU INDIRECTAMENTE AOS PORTOS.....	80
QUADRO 13 – NAVIOS DE CRUZEIROS EM CONSTRUÇÃO E PLANEADOS NO PERÍODO 2004-2006	100
QUADRO 14 – CRUZEIROS TEMÁTICOS DE QUATRO OPERADORES	103
QUADRO 15 – POSICIONAMENTO DA CAPACIDADE DOS OPERADORES DE CRUZEIROS NORTE-AMERICANOS, POR DESTINO	111
QUADRO 16 – PRINCIPAIS PRODUTOS TURÍSTICOS PROPORCIONADOS PELAS LINHAS DE CRUZEIROS MUNDIAIS MAIS IMPORTANTES	112
QUADRO 17 – POSICIONAMENTO DA OFERTA MUNDIAL DE CRUZEIROS AO LONGO DO ANO	112
QUADRO 18 – ELEMENTOS-CHAVE NA SELECÇÃO DOS PORTOS DE ORIGEM/DESTINOS E DE ESCALA DOS CRUZEIROS TURÍSTICOS	113
QUADRO 19 – ACTORES E ACTIVIDADES RELACIONADAS COM AS ESCALAS	114
QUADRO 20 – ASPECTOS DA OFERTA DE CRUZEIROS: CAMAS E NAVIOS POR GRANDES REGIÕES (1999)	121
QUADRO 21 – CAMAS* DIA POR GRANDE REGIÃO DE OFERTA DO MERCADO DE CRUZEIROS TURÍSTICOS (1999)	122
QUADRO 22 – OFERTA DOS CRUZEIROS NO MEDITERRÂNEO, POR SEGMENTO (2002).....	122

QUADRO 23 – NÚMERO DE NAVIOS E CRUZEIROS EM PORTOS DA REGIÃO DO MEDITERRÂNEO (1999)	123
QUADRO 24 – CAPACIDADE DA FROTA DE CRUZEIROS TURÍSTICOS, POR OPERADOR (1998)	124
QUADRO 25 – PRINCIPAIS ASPECTOS DA PROCURA DE CRUZEIROS TURÍSTICOS	127
QUADRO 26 – EVOLUÇÃO DO MERCADO TOTAL DE PASSAGEIROS DE CRUZEIRO (1990-2000)	127
QUADRO 27 – COMPARAÇÃO DO INVESTIMENTO NOS PORTOS PREVISTO NO ÂMBITO DO I PLANO DE FOMENTO E O INVESTIMENTO CONCRETIZADO NO PERÍODO ANTERECEDENTE	138
QUADRO 28 – INVESTIMENTO PREVISTO NO ÂMBITO DO I PLANO DE FOMENTO	138
QUADRO 29 – INVESTIMENTO PREVISTO NO ÂMBITO DO I PLANO DE FOMENTO E ALTERAÇÕES DECORRENTES DA REVISÃO DE 1955 E AJUSTAMENTOS POSTERIORES	139
QUADRO 30 – INVESTIMENTO EFECTUADO NO PORTO DE LISBOA EM OBRAS MARÍTIMAS, TERRESTRES E INSTALAÇÕES E APETRECHAMENTO NO PERÍODO DE VIGÊNCIA DO I PLANO DE FOMENTO	140
QUADRO 31 – RENDIMENTO BRUTO DO PORTO DE LISBOA NO PERÍODO DE VIGÊNCIA DO I PLANO DE FOMENTO	141
QUADRO 32 – INVESTIMENTO PREVISTO NO ÂMBITO DO II PLANO DE FOMENTO	142
QUADRO 33 – RECEITAS LÍQUIDAS NOS PORTOS DA METRÓPOLE, EM 1956	143
QUADRO 34 – VERBAS ESTIMADAS E DESPENDIDAS NO ÂMBITO DO II PLANO DE FOMENTO	145
QUADRO 35 – INVESTIMENTO PREVISTO, ATRIBUÍDO E DESPENDIDO NO ÂMBITO DO PLANO INTERCALAR DE FOMENTO PARA 1965	146
QUADRO 36 – MOVIMENTO PORTUÁRIO DO CONTINENTE, EM 1964	147
QUADRO 37 – INVESTIMENTO DO SECTOR PRIVADO NO COMPLEXO DE SINES	150
QUADRO 38 – RESUMO DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS PREVISTOS NA ÁREA DE SINES NO TRIÉNIO DE 1974-1976	151
QUADRO 39 – PROFISSÕES RELACIONADAS COM A OPERAÇÃO PORTUÁRIA, CONTEMPLADAS NA CNP	172
QUADRO 40 – CLASSIFICAÇÃO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	173
QUADRO 41 – EMPRESAS COM SEDE NA RAM (POR CONCELHOS) SEGUNDO A CAE – REV. 2 (2001)	207
QUADRO 42 – PESSOAL AO SERVIÇO NO SECTOR DO TURISMO, POR CONCELHO, NA RAM (2002)	208
QUADRO 43 – ORDENAMENTO DAS DIFERENTES ÁREAS FUNCIONAIS ESTABELECIDAS NO PLANO DE ARRANJO DO PORTO DO FUNCHAL DE	319
QUADRO 44 – O TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DO FUNCHAL	336
QUADRO 45 – ORIGEM DESTINO DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NOS HIDROAVIÕES	336
QUADRO 46 – DESTINOS DA EMIGRAÇÃO MADEIRENSE ENTRE 1945 E 1952	338
QUADRO 47 – PORTOS DE ORIGEM OU DESTINO DOS NAVIOS QUE ESCALARAM O PORTO DO FUNCHAL, EM 1998	356
QUADRO 48 – PEQUENOS PORTOS DA ILHA DA MADEIRA NO INÍCIO DO SÉC. XX	377

QUADRO 49 – PRINCIPAIS ASPECTOS DO PACTO SOCIAL DE 1993 DA RAM	408
QUADRO 50 – SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA E ACÇÕES PREVISTAS PARA OS PRINCIPAIS PORTOS/TERMINAIS REGIONAIS 1992.....	414
QUADRO 51 – AVALIAÇÃO DAS ALTERNATIVAS	419
QUADRO 52 – TRÁFEGO DE NAVIOS DE CRUZEIRO (PREVISÕES EM 1992)	421
QUADRO 53 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE O FUNCHAL E O PORTO SANTO (*PREVISÕES EM 1992)	421
QUADRO 54 – TRÁFEGO DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS (*PREVISÕES EM 1992)	422
QUADRO 55 – INFRA-ESTRUTURAS DE ACOSTAGEM DO PORTO DO CANIÇAL (2004).....	438
QUADRO 56 – INFRA-ESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS	444
QUADRO 57 – INFRAESTRUTURAS DE ACOSTAGEM E INFRA-ESTRUTURAS DE APOIO.....	448
QUADRO 58 – CLASSES DE ORDENAMENTO.....	450
QUADRO 59 – MARINAS E PORTOS DE RECREIO	460
QUADRO 60 – FUNÇÕES A ASSEGURAR PELAS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS DEDICADAS AO TRÁFEGO COMERCIAL NA RAM	465
QUADRO 61 – FUNÇÕES PORTUÁRIAS – PORTO DO FUNCHAL	467

ÍNDICE

DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – NÚMERO MÉDIO DE DIAS NAS VIAGENS DE CRUZEIRO POR DESTINO	104
GRÁFICO 2 – DISTRIBUIÇÃO DOS TRÁFEGOS, NO CONJUNTO DOS PORTOS DE ALGUNS PAÍSES EUROPEU (1997- 1998)	117
GRÁFICO 3 – EVOLUÇÃO DA TAXA DE OCUPAÇÃO MUNDIAL, 1989-1995 (% CAMAS OFERECIDAS)	128
GRÁFICO 4 – PIB PER CAPITA EM PORTUGAL CONTINENTAL E NA RAM (1995-1999)	201
GRÁFICO 5 – VALOR ACRESCENTADO BRUTO DA RAM, SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DAS ACTIVIDADES (1995-2001)	203
GRÁFICO 6 – PRODUÇÃO ESTIMADA DAS PRINCIPAIS CULTURAS PERMANENTES NA RAM (2002)	205
GRÁFICO 7 – PESCA DESCARREGADA (POR ESPÉCIES) NOS PORTOS DA RAM (2002)	206
GRÁFICO 8 – HÓSPEDES ENTRADOS NA RAM EM 2001	210
GRÁFICO 9 – EVOLUÇÃO DO NÚMERO TOTAL DE ENTIDADES LICENCIADAS NO CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DA MADEIRA (1988-2002)	226
GRÁFICO 10 – MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1897 E 2002	330
GRÁFICO 11 – NAVIOS ENTRADOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1897 E 2002	332
GRÁFICO 12 – NAVIOS ENTRADOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1928 E 1951	333
GRÁFICO 13 – MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL, SEGUNDO A NACIONALIDADE DO NAVIO, POR ÁREA GEOGRÁFICA, ENTRE 1964 E 1995	333
GRÁFICO 14 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE O FUNCHAL E LISBOA, TRANSPORTADOS POR COMPANHIAS NACIONAIS, ENTRE 1964 E 1978	339
GRÁFICO 15 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE O FUNCHAL E LISBOA, TRANSPORTADOS POR COMPANHIAS ESTRANGEIRAS, ENTRE 1964 E 1978	340
GRÁFICO 16 – MOVIMENTO DE NAVIOS DE TURISMO NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1954 E 2002	349
GRÁFICO 17 – EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE CRUZEIRO NOS PORTOS PORTUGUESES (1993-2000)	350
GRÁFICO 18 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE TURISMO, ENTRE 1957 E 2002	353
GRÁFICO 19 – MOVIMENTO MENSAL DE PASSAGEIROS E NAVIOS DE CRUZEIROS NO PORTO DO FUNCHAL (1999)	356

GRÁFICO 20 – PASSAGEIROS EMBARCADOS, DESEMBARCADOS E EM TRÂNSITO NOS PORTOS DO FUNCHAL (2000)	357
GRÁFICO 21 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DO FUNCHAL E TERMINAIS, ENTRE 1928 E 2002	358
GRÁFICO 22 – MOVIMENTO DE IATES NOS PORTOS DO FUNCHAL E PORTO SANTO, ENTRE 1987 E 2002	359
GRÁFICO 23 – MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE RECREIO NA MARINA DO FUNCHAL, POR CLASSE, EM 2002	360
GRÁFICO 24 – DISTRIBUIÇÃO MENSAL DO MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE RECREIO NA MARINA DO FUNCHAL, EM 2002	360
GRÁFICO 25 – MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE RECREIO NA MARINA DO FUNCHAL, POR NACIONALIDADE, EM 2002	362
GRÁFICO 26 – CARVÃO FORNECIDO À NAVEGAÇÃO E ÁGUA EXPORTADA, ENTRE 1928 E 1995	366
GRÁFICO 27 – MOVIMENTO DE CONTENTORES (TEU's) NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1987 E 2002	367
GRÁFICO 28 – CAPACIDADE DOS CONTENTORES UTILIZADOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1989 E 2002	367
GRÁFICO 29 – VOLUME DE MERCADORIAS CONTENTORIZADAS	368
GRÁFICO 30 – MOVIMENTO DE GRANÉIS SÓLIDOS (ENTRADA) NO TERMINAL DE RIBEIRA DE SOCORRIDOS, ENTRE 1987 E 2002	369
GRÁFICO 31 – MOVIMENTO DE GRANÉIS LÍQUIDOS (ENTRADA) NO TERMINAL DA PRAIA FORMOSA, ENTRE 1987 E 2002	370
GRÁFICO 32 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS FUNCHAL-PORTO SANTO, ENTRE 1977 E 2002	387
GRÁFICO 33 – MOVIMENTO DE PESCADO NO PORTO DO FUNCHAL E PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO, ENTRE 1944 E 2002	389

INTRODUÇÃO

1 - ENQUADRAMENTO / PROBLEMÁTICA

As características singulares das ilhas de pequena e média dimensão conferem uma particularidade especial à relação entre os portos e as suas cidades. Apesar da diversidade de situações, destacam-se as particularidades históricas, geográficas, sociológicas e urbanísticas que devem ser devidamente analisadas e tidas em conta na análise desta relação. Desde logo, sublinham-se algumas das principais características dos territórios insulares: a localização em pleno meio aquático totalmente rodeados por água, a morfologia, a dimensão e o maior ou menor isolamento a que estão sujeitos, e a fragmentação e dispersão territorial no caso dos arquipélagos.

Durante séculos a localização geográfica e as características da navegação determinaram que muitas ilhas fossem utilizadas como bases para o controlo militar e a segurança das rotas comerciais e, simultaneamente, para apoio às frotas e às tripulações. Muitas ilhas e arquipélagos tornaram-se importantes “*sítios portuários*”, numa época em que nem sempre era nítida a distinção entre as ilhas, as aglomerações urbanas e os portos.

Historicamente os portos desempenharam uma função essencial para as ilhas e as populações insulares, constituindo uma porta para o resto do mundo e assumindo na sua plenitude a função de *gateway* atribuída a estas infraestruturas. Era através dos portos e dos navios que partiam e chegavam os passageiros e as mercadorias necessárias ao abastecimento local, mas também as notícias do resto do mundo, ao mesmo tempo que se desenvolviam uma série de actividades comerciais e de serviços associadas à actividade portuária e à navegação.

Do ponto de vista sociológico e paisagístico, podemos falar de um ambiente próprio das cidades portuárias insulares, associado, por exemplo, à chegada ou à partida dos paquetes e dos navios de mercadorias, às sirenes das embarcações e aos movimentos de embarque e desembarque dos passageiros. Embora alguns destes aspectos possam fazer parte de uma certa nostalgia de tempos passados, a verdade é que ainda hoje o mar e os portos têm um significado especial para a maioria das

populações insulares e estes aspectos não podem ser ignorados quando se analisam as questões associadas ao papel dos portos e aos seus projectos de desenvolvimento. A diversidade geográfica das ilhas, associada às suas características ambientais e paisagísticas, favoreceram a sua valorização económica e contribuíram para o desenvolvimento de uma diversidade de actividades e serviços associados ao turismo e ao lazer. Este facto criou em muitos portos novas oportunidades para o desenvolvimento do turismo e do recreio náutico, sendo responsável pelo repensar do papel do porto e pelo desenvolvimento de novos projectos portuários de natureza muito variada e com objectivos específicos no que diz respeito à dimensão e às características das intervenções.

No que se refere aos portos, paralelamente à importância que estes assumem na mobilidade de bens e pessoas a nível local, regional e mesmo internacional, tem-se assistido, em muitas ilhas, ao desenvolvimento de actividades de turismo e de recreio náutico e à consequente adaptação das suas infraestruturas, de forma a melhor assegurar o desenvolvimento destas funções que sempre existiram mas que ganham no contexto actual uma nova importância, nomeadamente no que se refere aos cruzeiros turísticos.

Outro aspecto importante é a coexistência da actividade portuária com um importante património histórico e natural, cujo equilíbrio é por vezes posto em causa em resultado do aumento da pressão turística e urbanística que se verifica nas áreas urbanas adjacentes.

Ao longo da história da cidade do Funchal e do seu porto identificam-se fases distintas e bem diferenciadas no desenvolvimento das infraestruturas portuárias e dos seus tráfegos, alternando entre períodos de grande prosperidade e períodos de crises mais ou menos profundas. À semelhança do que aconteceu em outros portos e cidades portuárias, parte da explicação para estes factos pode ser encontrada no contexto externo, associada a alterações nos padrões do transporte e do comércio marítimo internacional. Em importantes fases da história, o desenvolvimento das infraestruturas não acompanhou a evolução dos tráfegos e a modificação das funções portuárias, tendo funcionado, por vezes, como um factor repulsivo da navegação.

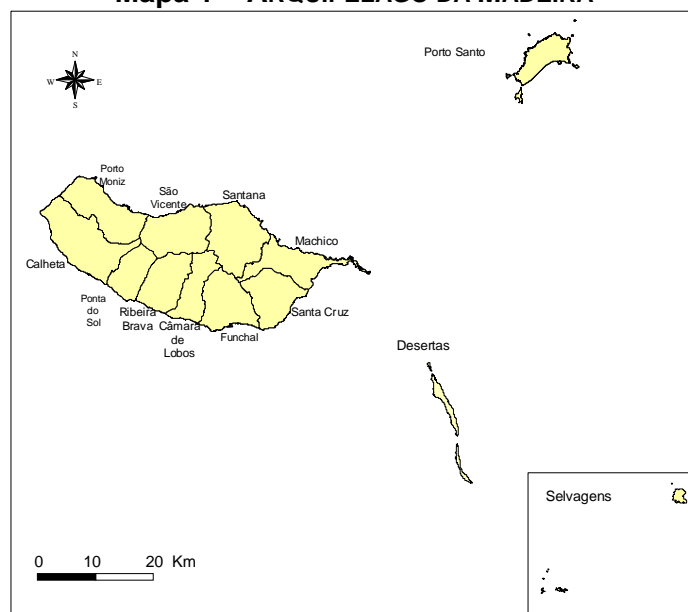
Durante séculos, o Porto do Funchal, em função da sua localização e situação geográfica, constituiu um importante porto de escala nas rotas do Atlântico,

assumindo-se como a principal fonte de desenvolvimento económico e social da cidade e da região.

A concorrência de outros portos insulares atlânticos, as alterações que se verificaram no comércio internacional e um conjunto de indefinições sobre os investimentos, que conduziram à desadequação das infraestruturas portuárias face às necessidades dos tráfegos, ditariam a marginalização do Funchal nos circuitos transatlânticos. A função de complementaridade com outros portos desta região do Atlântico, que então se verificava, desapareceu praticamente, e a função de escala do Porto do Funchal deslocou-se para o seu grande porto concorrente – Laz Palmas na ilha de *Gran-Canaria*.

Apesar de se verificarem alguns investimentos e pequenas melhorias ao nível das infraestruturas portuárias, as alterações tecnológicas e organizativas verificadas no transporte marítimo de mercadorias, o desenvolvimento do transporte aéreo e o declínio do transporte marítimo de passageiros tiveram implicações no papel desempenhado pelos arquipélagos atlânticos, em geral, e pela ilha da Madeira, em particular, reflectindo-se na actividade portuária e na economia regional. O processo de globalização veio acentuar alguns destes efeitos, provocando transformações à escala do Atlântico, e do arquipélago, mas contribuindo, também, com novos desafios e oportunidades.

Mapa 1 – ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA

Em 1977, assistiu-se a uma enorme transformação do Porto do Funchal através da expansão das suas infraestruturas, com a construção do terminal de contentores para carga doméstica, do terminal de pesca, dos silos de cereais e da marina.

Mas, rapidamente, o desenvolvimento económico e social regional criou novas necessidades e exigências em termos das infraestruturas e serviços portuários. Foram construídos novos terminais, modernizados alguns dos pequenos portos e construídos os portos do Porto Santo e, mais tarde, do Caniçal – este último associado à criação da Zona Franca.

Todos estes factores, associados à evolução do ambiente económico e social, interno e externo, vão provocar profundas alterações no papel que o Porto do Funchal desempenha no contexto do sistema portuário regional, conduzindo à sua especialização nas funções portuárias associadas ao turismo, ao lazer e ao recreio náutico e obrigando à modernização e adaptação das suas infraestruturas, instalações e equipamentos.

2 – OBJECTIVOS

O objectivo desta investigação centra-se no desenvolvimento do Porto do Funchal, particularmente no que se refere às infraestruturas, tráfegos e funções asseguradas, enquadrando-o no âmbito da evolução da navegação atlântica e do sistema portuário insular regional.

A tese-objectivo deste estudo pode resumir-se da seguinte forma:

A modificação das funções desempenhadas pelo Porto do Funchal ao longo do século XX foram determinadas, sobretudo, por factores externos – alteração dos padrões do comércio internacional e nos transportes marítimos – tendo os factores internos – como a inadequação das infraestruturas e dos serviços prestados – funcionando como factores limitativos, repulsivos da navegação e condicionantes do desenvolvimento do porto.

No contexto actual, reconhece-se a existência de um conjunto de factores externos que, devidamente aproveitados e potenciadas através de factores internos, poderão contribuir para o iniciar de um novo ciclo de desenvolvimento do Porto do Funchal, sustentado na aposta de especialização em algumas funções portuárias.

As principais componentes são:

- O papel estratégico desempenhado historicamente pelos portos e pelos transportes marítimos nos sistemas de transportes das ilhas de pequena e média dimensão, como é o caso da Madeira;
- O afastamento e a desvalorização do papel do Porto do Funchal no contexto das rotas marítimas do Atlântico e do comércio internacional;
- As limitações e dificuldades internas relacionadas com o desenvolvimento das infraestruturas, as políticas de investimento e a indefinição estratégica relativamente ao sector portuário;
- A alteração das componentes externas verificadas nos padrões do comércio marítimo mundial, dos transportes marítimos e da globalização da economia;
- A existência de novas oportunidades e desafios que se colocam ao desenvolvimento do Porto do Funchal

A hipótese é suportada pelos seguintes pressupostos:

- A manutenção da posição competitiva dos portos obriga à adaptação permanente das infraestruturas e da organização portuária às exigências dos tráfegos;
- No processo de desenvolvimento portuário interferem factores internos e externos. Estes últimos escapam ao controlo das autoridades portuárias e das administrações regionais, mas desempenham, muitas vezes, um papel determinante;
- Os factores de “*dependência oceânica*” jogam, geralmente, um papel mais importante do que factores de “*dependência continental*” no desenvolvimento e na função desempenhada dos portos que servem ilhas de pequena e média dimensão insulares;
- O desenvolvimento do avião e a evolução do transporte aéreo veio alterar a importância dos portos e dos transportes marítimos nas regiões insulares, os quais continuam, porém, a desempenhar um papel imprescindível para o desenvolvimento destas regiões;
- As relações de concorrência e de complementaridade inter-portuária podem conduzir à especialização das funções desempenhadas por cada porto no âmbito do sistema portuário em que se integram, mas também à marginalização dos portos que não souberem ou não conseguirem adaptar-se devidamente às novas exigências;
- O processo de selecção e concentração portuária, iniciado pelos armadores das linhas marítimas na segunda metade do século XX, contribuiu para a perda de importância de muitos portos insulares. Neste contexto, as evoluções tecnológicas e organizativas que se operaram nos transportes marítimos e a falta de adaptação do Porto do Funchal às mesmas ditaram a diminuição da sua importância à escala internacional;
- No contexto actual, é possível apostar-se num novo ciclo de desenvolvimento do Porto do Funchal através da especialização das funções portuárias baseada na aposta no desenvolvimento de actividades associadas ao turismo, ao recreio e ao desporto náutico, as quais implicarão modificações no papel desempenhado pelo Porto do Funchal no sistema portuário regional.

3 – AS TEORIAS EXPLICATIVAS: OS ESTUDOS DE GEOGRAFIA PORTUÁRIA

“Os geógrafos estudam os transportes como um elemento da organização do espaço. Diferenciam-se dos economistas, engenheiros ou especialistas políticos na medida em que fixam a sua atenção nas estruturas espaciais formadas pelos nós de transporte, tentando, simultaneamente, compreender o processo que as criou.”

TAAFE e GAUTHIER: 1973

Os transportes fazem parte do ritmo diário da vida humana, em todas as sociedades e economias, no entanto são vários os locais e indivíduos sujeitos a restrições de curta ou longa duração da mobilidade.

O estudo dos transportes alicerça-se, por um lado, num fenómeno espacial multidisciplinar e interdisciplinar, englobando geógrafos, engenheiros de transporte, urbanistas, economistas, políticos, etc., e por outro, num complexo empresarial em termos do uso do espaço, funções e emprego (as infraestruturas de transporte ocupam extensas áreas, tanto no meio terrestre como no meio aquático, e os serviços de transportes abarcam um grande número de empregos), afectando o desenvolvimento e a distribuição espacial de outras formas de actividade económica e social.

A aproximação holística dos geógrafos é principalmente válida em termos regionais e de planeamento dos transportes, na projecção de sistemas de transporte e na resolução de problemas ambientais, urbano-rural e litoral-interior.

A Geografia dos Transportes envolve um complexo e vasto conjunto de funções e infraestruturas – condicionadoras do espaço geográfico, na medida em que os transportes funcionam como um instrumento de interacção entre áreas – indispensáveis na organização do sistema espacial dos transportes: é a perspectiva espacial do desenvolvimento dos transportes e do sistema operacional de transporte redireccionada na importância da dimensão espacial nos estudos de transportes.

3.1 - GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES

O estudo da Geografia dos Transportes foi somente impulsionado a partir dos anos 50 como um dos elementos da Geografia Económica, baseado em experiências individuais extraídas de trabalhos que apenas contribuíram para o corpo teórico da Geografia dos Transportes.

Em 1954 surgiu a primeira historiografia crítica sobre transportes (ULLMAN e MAYER: 1954, p.242-256). Posteriormente, sucederam-se várias contribuições acerca das fases ou tendências investigadoras, nomeadamente por parte de ELIOT HURST (1973-74), WHEELER (1973), RIMER (1978), TAYLOR-POTRIKOWSKI (1982).

Tal como indica GIMÉNEZ (1986, p.67-75), no seu artigo sobre a busca de identidade da Geografia dos Transportes, durante a década de 60 as investigações sobre transportes multiplicaram-se.

Este aumento de colaborações está relacionado com a criação, em 1968, da Comissão da Geografia dos Transportes no seio da União Geográfica Internacional (UGI). O surgimento deste grupo fez com que se institucionalizasse uma linha de trabalho – uma estratégia que serviu para aumentar o número de geógrafos especialistas em transportes.

Um dos instrumentos mais importantes na promoção de estudos de transportes foram os Congressos Internacionais organizados por geógrafos, já que as comunicações apresentadas são depois publicadas nas actas dos congressos ou em números especiais monográficos em revistas de geografia. Estas publicações permitem obter uma visão alargada do estado das investigações a nível mundial – veja-se a publicação de várias obras onde se constatarem as modificações económicas e políticas mundiais e de tendência e métodos de trabalho em geografia.

Os organizadores dos encontros internacionais foram os grupos de trabalho da UGI (Grupo de Geografia do Transporte, desde 1968 a 1988) e os Institutos Internacionais de Transportes de tipo universitário (WACKERMAN: 1983, p.165-171).

A contraposição alternativa entre positivismo e historicismo é igualmente manifestada nas investigações em Geografia dos Transportes. Segundo RIMMER (1978, p.76-100), esta diversidade de visões – ideográfica, descritiva, explicativa, prediativa, sistematizadora, etc. – permite distinguir entre uma “*pluralidade de Geografias dos Transportes*”: geografia da circulação, geografia da interação espacial ou dos sistemas de transporte, geografia sociopolítica do transporte e geografia social do transporte. O resultado final é um convívio paralelo, inclusivamente dentro de uma mesma comunidade geográfica nacional.

3.2 – DO TRANSPORTE MARÍTIMO À GEOGRAFIA PORTUÁRIA

O desenvolvimento e crescimento das cidades marítimas está intimamente relacionado com o desenvolvimento dos portos – as cidades tendem a acompanhar o crescimento dos portos, tanto em termos populacionais como urbanísticos, atribuindo-lhes características únicas e diferenciadas.

O estudo do mar foi inicialmente pouco complementado pelos geógrafos e pelas suas diversas áreas de estudo: enquanto a Geografia Humana do Oceano se dedicou ao tradicional estudo dos transportes marítimos, dos portos, da pesca e em geral da exploração dos recursos marítimos, a Geografia Física preocupou-se com as manifestações biofísicas do meio marinho.

De acordo com VALLEGA e VIGARIÉ¹, citado por CASTEJÓN (1992, p.115), com a Geografia Marítima, resultante das reflexões elaboradas por um restrito grupo de geógrafos especialistas em transportes marítimos e portos na década de 80, nasce uma tendência integradora: a Geografia Marítima será o fruto da colaboração entre a Geografia Física e a Geografia Humana, tendo ainda que abarcar as questões regionais, litorais e marítimas.

A Geografia Marítima é um estudo pluridisciplinar que une os profissionais das ciências naturais, técnicas e sociais, logo o estudo portuário apresenta-se como um elemento componente do conteúdo temático da Geografia Marítima, baseado no transporte, circulação marítima e economia portuária, exploração do meio marinho,

¹ VALLEGA, A. e VIGARIÉ, A. (1986) – The New Frontiers of Marine Geography – in *Actas da Conferência Regional sobre Países Mediterrâneos da UGI*, Departamento de Geografia da Universidade de Barcelona, Barcelona.

desenvolvimento e planeamento do litoral e do mar e geopolítica e estratégias marítimas (VIGARIÉ: 1988, p.119-122).

Na primeira metade do século XX o estudo dos transportes marítimos efectuava-se no contexto geral da Geografia dos Transportes, não se reconhecendo a identidade e categoria do transporte marítimo, sendo este concebido como um dos vários modos de transporte utilizados para encaminhar as mercadorias entre espaços distintos.

No entanto, a originalidade em relação aos outros modos de transporte, nomeadamente devido ao âmbito físico em que circula, ao tipo de infraestrutura e à classe de veículo que utiliza, fizeram do transporte marítimo um modo com um cenário muito próprio: o mar, os portos e os barcos.

Nos estudos marítimos a concepção clássica da organização do espaço parte da existência de três pólos, ou domínios, que explicam a mobilidade: marítimo, continental e o porto. Estes três elementos formam parte do *triptyque portuaire* (VIGARIÉ: 1968).

A sucessão de diversos períodos de desenvolvimento económico e de domínios de hegemonia política provocou modificações nos transportes marítimos, tanto nas técnicas de manuseamento náutico como na organização das rotas de navegação ou na promoção de espaços continentais litorais (fachadas oceânicas).

A partir dos anos 50 a dinâmica económica internacional inicia uma mudança de rumo (divisão internacional do trabalho, transformações das economias industriais, mutações dos equilíbrios políticos mundiais, etc.), o que provocará modificações na circulação marítima. Nas décadas seguintes, os transportes marítimos vão ser o instrumento básico das trocas, a nível mundial, cada vez mais intenso e extenso.

Os anos 80 são de consolidação das transformações iniciadas depois da Segunda Guerra Mundial, prevendo-se, na organização do horizonte marinho, o surgimento de uma nova ordem oceânica internacional, sendo o Oceano Pacífico, as regiões marítimas do Sudeste Asiático e as fachadas oceânicas atlânticas da Europa e do norte da América os conjuntos espaciais mais activos.

Como indica VIGARIÉ nas suas considerações teóricas sobre circulação marítima, os centros de oferta são os responsáveis pela actividade das rotas oceânicas, densidade de circulação, natureza das trocas e variedade e nacionalidade dos instrumentos náuticos. É evidente que o tráfego marítimo comercial mundial é gerido pelos centros económicos dinamizadores dos fluxos de mercadorias. Portanto, os transportes marítimos, ao serem a infraestrutura material das trocas comerciais, são muito sensíveis às alterações económicas e políticas mundiais.

A fase económica neoindustrial ou neotécnica (VALLEGA: 1984), que caracteriza a segunda metade do século XX, baseia-se num grande crescimento do comércio internacional, provocado pelas crescentes necessidades de produtos energéticos e matérias-primas por parte dos países industrializados. Desta forma a expressão *“internacionalização das trocas”* resume a ideia de crescimento, aceleração do crescimento e aumento das distâncias por parte dos transportes marítimos.

O uso do transporte marítimo foi, desde sempre, preferencialmente mercantil, em particular mercantil internacional – trata-se do modo de transporte mais barato para transacções de mercadorias a longa distância, de grande volume e baixo valor.

O transporte marítimo é uma actividade económica internacional e, por conseguinte, sensível a qualquer barreira estabelecida pelo Homem. A sua organização revela a existência de blocos políticos, de zonas monetárias, de focos económicos, etc. (BRUNET: 1983, p.22-43). Simultaneamente, a organização do espaço oceânico é o reflexo do estado do mundo; a guerra e a paz modelam o traçado da circulação marítima mundial (MARCADON: 1984, p.271-293).

A revolução do transporte marítimo, manifestada por um conjunto de inovações tecnológicas e organizativas, é um acontecimento provocado por uma multiplicidade de circunstâncias próprias do actual estado de desenvolvimento económico e que servem para diferenciá-lo de estados anteriores. VALLEGA (1984) destaca como circunstâncias decisivas: a divisão internacional do trabalho, as transformações das economias industriais e as mutações dos equilíbrios políticos mundiais. Deste modo, é justificável a instauração da internacionalização das trocas acompanhadas de um extraordinário auge do tráfego comercial marítimo.

Uma das inovações técnicas que mais alterou as estruturas portuárias foi a standardização das cargas conseguida pelo uso do contentor. O uso do contentor permitiu um aumento da produtividade dos barcos, visto o embalamento da mercadoria em contentores reduzir os tempos de escala portuários e aumentar o volume útil dos recintos de carga do barco. Por outro lado, o contentor potencializou uma conexão intermodal do transporte, pois cada modo, ao coordenar os ritmos de rotação com os outros, melhora a sua própria produtividade.

Após a Segunda Guerra Mundial verificaram-se algumas transformações, quanto ao funcionamento do transporte marítimo, de tipo tecnológico ou devidas a circunstâncias políticas e económicas, que remodelaram toda a infraestruturação que está na base da navegação oceânica.

Como consequência da aplicação de novas inovações tecnológicas nos instrumentos de transporte, incentivou-se o estudo deste sector.

A aplicação dos métodos de trabalho quantitativos no estudo do transporte originou uma proliferação de publicações metodológicas tanto entre os profissionais das ciências técnicas como das socio-económicas – os geógrafos abordaram uma visão espacial da questão. Portanto, para o estudo das redes móveis do transporte marítimo aplicaram-se os métodos de trabalho dos restantes modos viários (modelos estáticos e de simulação de redes de transporte, análises topológicas da estrutura espacial das redes, etc.), apesar do carácter distinto do transporte marítimo, nomeadamente a dedicação quase exclusiva ao transporte de mercadorias e a participação intensa nas trocas internacionais.

Ao analisarmos o transporte marítimo do ponto de vista espacial temos que desenhar uma regionalização mundial, integrando regiões mundiais impulsionadoras do tráfego marítimo, rotas de navegação comercial, áreas de influência portuária, etc.

Já nos anos 60 LE LANNOU (1964, p.207-245) insistia na necessidade de obter o reconhecimento dentro da geografia do ramo de estudos em Transporte Marítimo. Os geógrafos da escola francesa, e em especial VIGARIÉ (1984, p.13-23), contribuíram com estudos que enriqueceram as concepções da Geografia Marítima. No entanto, grande parte das colaborações teóricas e metodológicas sobre transporte marítimo

estudam o papel dos portos no complexo processo de circulação – as análises portuárias foram os marcos eleitos pelos geógrafos para comentar e explicar todos os fenómenos existentes no processo de transporte de mercadorias por mar.

O campo de estudo da Geografia Portuária não se deve unicamente ao transporte marítimo, baseia-se igualmente nas concepções provenientes de outras especialidades da Geografia Económica e projectos procedentes da Geografia Social, da Geografia Urbana ou da Análise Regional.

Neste estudo surgem os portos como centros de interacção entre a Geografia Portuária e a Geografia Industrial, onde o factor localização influencia a instalação de indústrias em zonas portuárias – localização industrial portuária – fenómeno particularmente evidenciado na Europa Ocidental e no Japão, entre 1950 e 1975, aquando da crise económica mundial.

Tal como indica MALEZIEUX e FISCHER (1986, p.221-230) a expansão industrial portuária é o símbolo da reestruturação destes países, da renovação do seu sistema produtivo e da sua reinserção no sistema económico. O sistema produtivo baseia-se na divisão internacional do trabalho e estende-se à quase totalidade dos países, provocando uma densificação das trocas. No entanto, em 1975 a localização industrial portuária ingressa numa crise profunda resultado da ruptura do dinamismo industrial que conduzirá ao retrocesso do sistema industrial mundial.

Os portos marítimos têm um duplo papel no comércio internacional: são portas de entrada e saída de fluxos mercantis marítimos internacionais, sendo alguns deles centros de comércio internacional dotados de empresas de gestão e infraestrutura especializada em transacções comerciais mundiais.

A Geografia do Comércio Internacional é uma parte da Geografia Económica que incluiu na sua área de estudo às análises de centros portuários, visto o porto marítimo ser um dos elementos que formam um complexo sistema que canaliza, dirige e controla a corrente internacional de bens estabelecida pelo comércio entre os vários países do mundo (THOMAN e CONKLING: 1972). Inicialmente, a Geografia do Comércio Internacional estudou a circulação de bens materiais, os tipos de fluxos de mercadorias e a localização das redes destes fluxos no mundo.

Actualmente, os geógrafos atribuem uma especial atenção à distribuição espacial de todos os elementos que formam parte da organização do comércio internacional.

A progressiva transformação dos grandes portos mundiais em centros impulsionadores do comércio exterior originou que os organismos portuários metropolitanos adquirissem a categoria de empresas terciárias, empresas ao serviço do transporte multimodal. Tanto o porto como a metrópole portuária converteram-se em importantes objectos de estudo para os geógrafos especialistas em actividades económicas terciárias. Na cidade próxima ao grande porto comercial surgem empresas de serviços dos mais diversos tipos: empresas de transporte, empresas dependentes da navegação, empresas relacionadas com a circulação de mercadorias e empresas de operações monetárias, contribuindo na montagem de um sistema de transporte e do comércio internacional e provocando o surgimento de novas correntes de fluxos imateriais até ou desde o porto que servem.

O porto apresenta-se como uma empresa de serviços, demonstrando o aspecto económico e financeiro da actividade portuária, sendo o grau de competitividade portuária dependente da qualidade da gestão da exploração.

O nascimento das linhas regulares marítimas de circulação, o estabelecimento de pontes terrestres que unem os oceanos – *landbridge* – e a instalação de redes de comunicação informatizadas – World Trade Centers, Zonas de Administração Logística, etc. – provocaram uma intensa circulação de bens materiais e de bens invisíveis, entre os centros portuários de categoria internacional, que controlam e redistribuem estes fluxos (BAUDOIN: 1989).

Os geógrafos dedicados à Análise Geográfica Regional, interessados por questões de estruturação e planeamento territorial, e os teóricos do ordenamento do território, do mesmo modo que analisam e ponderam o alcance da centralidade urbana numa região, estudam a incidência nessa região da localização e da actividade de um porto comercial. Os mecanismos de estudo dos *hinterlands* e *forelands* portuários foram paralelos aos das áreas de influência da cidade.

Dois dos fenómenos que tradicionalmente motivaram as investigações dos geógrafos políticos – as estratégias de defesa estatal e o peso dos organismos supranacionais na gestão da ordem mundial – têm de algum modo relação com os portos marítimos.

Estes podem ser centros gestores de vários usos que hoje são atribuídos ao oceano: navegação, estratégias de defesa, extracção de recursos marinhos, planeamento oceânico, etc.

O novo uso económico e político do mar, produzido a partir da Segunda Guerra Mundial, incentivou os estudos de Geopolítica do Mar – preocupada com o estudo da nova ordem oceânica mundial.

ROUSIER (1930) interpreta a actividade portuária segundo três funções económicas que tradicionalmente se consideravam dominantes: a regional (serviços portuários à área de influência da cidade-porto), a industrial (serviços portuários às indústrias localizadas na área de gestão do porto) e a comercial (processos de trocas de mercadorias com territórios ultramarinos, papel do porto como centro de mercado).

O porto deixa de ser um simples elo na cadeia do transporte multimodal para se transformar num nó essencial das redes de circulação de bens materiais e imateriais (COLLIN: 1989).

Na perspectiva de estudar os transportes marítimos e analisar os funcionamentos portuários, os geógrafos recorreram à Análise Regional:

- 1) Estabelecimento de regionalizações mundiais segundo critérios marítimos e portuários;
- 2) Ponderação da influência do centro portuário em cada região.

A partir da segunda metade do século XX verifica-se um enfraquecimento das relações entre o porto e a região envolvente, consequência da modernização dos transportes e, por conseguinte, da internacionalização das trocas. Nos *hinterlands* portuários diminui a atractividade da região, pois a modernização das técnicas de transporte ampliou a área de influência, possibilitando a formação de *hinterlands* nacionais para algumas mercadorias ou consoante o tipo de mercadorias. Os grandes complexos portuários especializados no comércio internacional alcançam *hinterlands* que ultrapassam os limites do país.

Esta nova situação provocada pela denominada segunda revolução do transporte originou que o espaço, ou área de influência interior portuária – *hinterland* –, se tornasse vasto, descontínuo e superasse os limites da “*região portuária*”.

Por outro lado, a concentração de tráfegos internacionais em portos comerciais, que são simultaneamente centros de negócios, provoca a diminuição das áreas de influência exterior – *forelands* – nos portos de reduzida ou média dimensão e o aumento desmesurado das mesmas nos grandes portos internacionais.

Alguns autores afirmam que actualmente os portos são instrumentos das economias nacionais, contrariando a histórica visão dos portos como pólos de animação da vida regional. Realmente, tanto nas regiões economicamente desenvolvidas como nas menos desenvolvidas os portos funcionam como importantes *gateways* (nós de transporte) para o desenvolvimento económico regional.

A organização de cada região reflecte-se no desenho da sua rede de transportes. Partindo da base da organização funcional da região, a análise de uma rede de transportes desperta no geógrafo vários pontos de interesse: os enlaces e os fluxos da rede, os centros ou nós conectados com estes enlaces e as estruturas de domínio e competitividade entre nós.

Desde 1950 e no início da década 70, período em que a ideia de polarização marcava parte dos estudos regionais (tanto entre geógrafos como entre economistas espaciais), as investigações que pretendiam julgar a acção do porto num marco regional adoptaram as seguintes direcções:

- 1) Polarização económica (os portos marítimos como pólos de crescimento e de desenvolvimento);
- 2) Polarização espacial (hierarquização ou interdependência espacial dos pólos portuários, áreas de gravitação ou áreas tributárias formadas à volta dos pólos marítimos e redes de fluxos estabelecidas pela acção dos pólos).

4 - OS CONCEITOS E OS MÉTODOS

Alguns geógrafos têm dedicado particular atenção ao estudo dos portos, focando as suas análises em temas tão diversificados como os padrões de crescimento portuário, os factores que afectam o desenvolvimento dos portos ou dos sistemas portuários, os impactes no desenvolvimento regional e nacional ou o relacionamento entre os portos

e os territórios envolventes. Mais recentemente, têm surgido outras preocupações associadas ao planeamento e ordenamento das áreas portuárias, à interligação portuária e ao impacto da actividade portuária nas áreas litorais.

O porto é o elemento central da geografia portuária, pois, como referem HILLING e HOYLE (1984, p.1-2), *“a geografia portuária preocupa-se essencialmente com o que acontece nas frentes de água, ao longo da fronteira entre os espaços terrestre e marítimo, onde o comércio se realiza regularmente, numa interface reportada a um contexto, do ponto de vista tecnológico, primitivo ou de um sistemas de transportes avançado”*.

Os portos são áreas abrigadas onde os navios podem carregar ou descarregar as mercadorias e beneficiar de vários serviços, como por exemplo o abastecimento, a reparação, etc. Do ponto de vista funcional, aqueles constituem um elo fundamental da cadeia de produção/transportes/distribuição, sendo, por definição, um interface entre o transporte marítimo e um ou mais modos de transporte. Ou seja, como refere ALVARGONZALEZ (1985, p.6) *“um porto é uma área de contacto entre os domínios da circulação terrestre e marítima, organizada para garantir uma solução de continuidade entre duas modalidades de transporte adaptadas à travessia de espaços diferentes.”*

Contudo, ao longo dos tempos, a noção tradicional do porto como espaço que estabelece a mediação entre dois modos de transporte, permitindo a acostagem de navios e a passagem de mercadorias, foi evoluindo, tornando-se cada vez mais complexa. O incremento do comércio internacional e a evolução verificada na cadeia logística de transportes e distribuição à escala global obrigaram os portos a transformações tecnológicas e organizativas, e contribuíram para o aparecimento de novas actividades e serviços ligados às funções portuárias. A sua eficácia como interface depende, essencialmente, das características das infraestruturas, do desenvolvimento tecnológico dos equipamentos e do modelo de organização e gestão internas, nomeadamente da sua política comercial.

Do ponto de vista funcional, o porto é um espaço organizado e dotado de equipamentos, infraestruturas e serviços necessários para assegurar a sua função. Um porto é *“(...) uma superfície de terreno e de água, onde se encontram os equipamentos e instalações utilizados na recepção de navios, na sua carga e*

descarga, na armazenagem de mercadorias e na recepção e distribuição dessas mercadorias por modos de transporte terrestre, e podendo comportar igualmente outras actividades e empresas ligadas ao transporte marítimo.” (JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE: 1983, p.1366).

Estas definições esgotam-se no porto enquanto espaço físico, limitado, sem atender aos impactes por ele gerados. Neste contexto, a análise de um porto integra uma grande diversidade temática perante a adopção de uma perspectiva geográfica, ou seja, caso se pretenda explicar as transformações espaciais e territoriais que estas infraestruturas provocam.

Como refere ALVARGONZALEZ (1985, p. 7) um porto não pode ser estudado como uma justaposição de instalações através do qual embarcam ou desembarcam passageiros e mercadorias, sem se saber de onde vieram, para onde vão, quem, porquê e como se movem: *“um porto comercial é, por outro lado, um centro de trabalho onde actuam um conjunto de entidades profissionais com particulares efeitos de indução económica, demográfica e espacial sobre a cidade”*. Ou seja, os portos criam ou induzem, directa ou indirectamente, uma grande diversidade de actividades económicas, que contribuem para a geração de empregos e de riqueza e para a própria afirmação da cidade.

HOYLE e PINDER (1981, p.1) chamam a atenção para uma outra questão fundamental, ao aliar à importância económica do porto uma dimensão cultural: *“(…) um porto é, sobretudo, importante enquanto área central de intercâmbio económico e cultural”*. Assim, os portos podem caracterizar-se por constituírem um território bem delimitado espacialmente, possuírem uma grande capacidade estruturante e produzirem efeitos em quase todos os subsistemas territoriais.

Neste contexto, o estudo dos portos oferece duas possibilidades de análise distintas, mas complementares: o porto como unidade física e funcional, por um lado, e as relações deste com o resto dos sistemas territoriais, por outro. (FIGUEIRA DE SOUSA: 1997)

A primeira análise pode ser abordada através da morfologia, do zonamento do espaço portuário e das funções asseguradas. Na segunda, destacam-se os impactes económicos, urbanísticos e ambientais, resultantes da construção, expansão ou exploração destas infraestruturas, nomeadamente as modificações na dinâmica litoral

e nas correntes marítimo/fluviais, o fomento de actividades económico/produtivas ligadas directa ou indirectamente aos portos e os impactes urbanísticos e nas redes de transporte terrestre.

Estas duas perspectivas reforçam a dualidade das questões associadas ao desenvolvimento das infraestruturas portuárias, destacando-se, por um lado, uma forte componente sectorial associada à operacionalidade e eficiência dos portos enquanto infraestruturas de transporte² e, por outro, uma componente territorial associada ao desenvolvimento regional e urbano e ao ordenamento do território³.

A forma de abordagem destas questões varia de País para País, de acordo com as políticas e os modelos de gestão portuária adoptados, os quais são determinados por factores políticos, sociais, económicos e históricos, entre outros, e dela vai depender a concepção e a organização dos seus sistemas portuários e o desenvolvimento dos seus portos considerados individualmente.

4.1 - AS TEORIAS PRINCIPAIS E AUXILIARES

De acordo com HILLING e HOYLE (1984, p.1), nos estudos de geografia portuária é comum assistir-se a uma divisão básica entre os estudos e as investigações centradas nos elementos relacionados com o lado terrestre – o *hinterland* – e as centradas do lado marítimo – o *foreland*.

Como exemplificado na Figura 1, do lado terrestre destacam-se: a interdependência entre a cidade e o porto, a industrialização da cidade e do porto, as redes de transporte e os padrões de comércio, as relações entre os portos e o desenvolvimento regional, e o impacto da formulação de política e da tomada de decisão a vários níveis no processo de desenvolvimento portuário. Do lado marítimo, o desenvolvimento portuário é, em primeiro lugar, dependente dos navios – no contexto dual do desenho das embarcações e dos serviços de transporte marítimo – e do processo de selecção portuária tal como é entendido pelas companhias marítimas. Os padrões globais do comércio internacional têm obviamente uma influência importante, como têm as

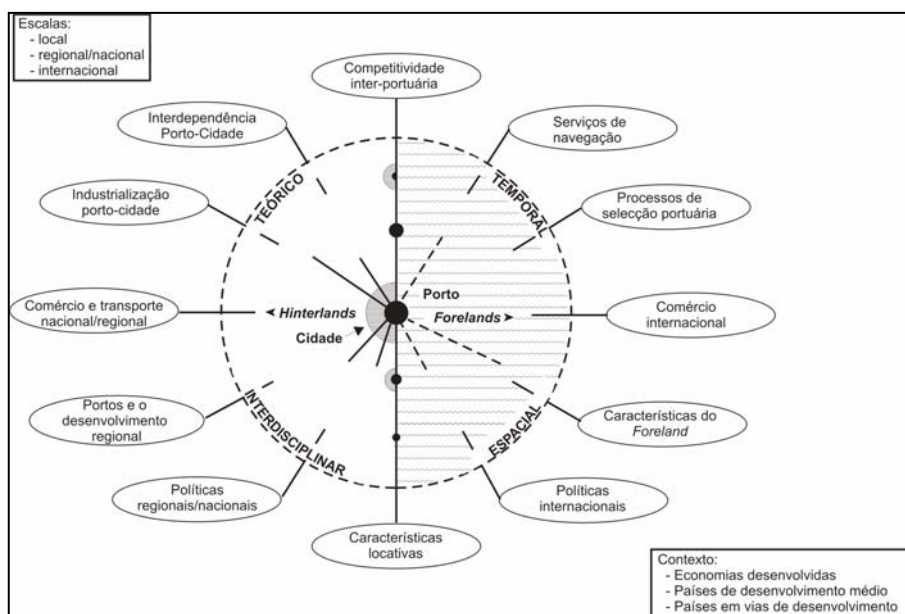
² Tendo nomeadamente em conta a sua integração física e funcional nas cadeias de transportes.

³ Estas questões tornam-se cada vez mais pertinentes com o aumento da complexidade dos problemas associados ao planeamento das acessibilidades terrestres, ao aumento da pressão urbana em redor dos portos, ao declínio de algumas áreas portuárias e à consequente necessidade de proceder a operações de reconversão e requalificação urbanística, paisagística e ambiental, etc.

características específicas das áreas do *foreland* para lá dos mares com as quais os portos estão unidos. A dimensão política internacional inclui relações bilaterais, grupos de interesses variados, tais como os existentes no interior da Europa Comunitária e políticas globais derivadas das Nações Unidas e das suas agências (HILLING e HOYLE: 1984, p.3)

Como se pode verificar, a diversidade de elementos envolvidos nos estudos de geografia portuária é alargada, sendo todos aqueles passíveis de investigação a várias escalas de análise e sujeitos a interpretações em diversas dimensões. Os mesmos autores destacam quatro formas de abordagem distintas: teórica, temporal, espacial, interdisciplinar (HILLING e HOYLE: 1984, p.3)

FIGURA 1 – DOMÍNIOS E COMPONENTES DOS ESTUDOS DE GEOGRAFIA PORTUÁRIA



Fonte: HILLING e HOYLE (1984)

A escala constitui uma componente fundamental na geografia portuária. HILLING e HOYLE (1984, p.3) distinguem três componentes essenciais: o *subsistema intraportuário*, definido pelos limites do porto, o *hinterland portuário*, englobando as actividades económicas e as redes de transporte terrestres que ligam o porto ao território envolvente, e o *foreland portuário*, que inclui as linhas de navegação, os portos e regiões de destino.

Estas três componentes correspondem aos elementos clássicos da *triptyque portuaire* - que reúne o porto, o *hinterland* (terrestre) e o *foreland* (marítimo) - um conceito

introduzido por Vigarié (MARCADON: 1986, p.48) e que se tornou num elemento metodológico fundamental nos estudos de geografia e economia portuárias.

Depois da Segunda Guerra Mundial, destacaram-se duas escolas com diferentes abordagens no estudo da geografia e da economia portuária: a “*escola oceânica*” do Havre – onde se destacou o geógrafo Vigarié com as suas reflexões e análises metodológicas sobre os elementos da *triptyque portuaire* – muito centrada, como o próprio nome indicia, nos elementos de dependência oceânica (estudava sobretudo as relações oceânicas e procurava nelas as explicações para o desenvolvimento dos portos e dos sistemas portuários); e a “*escola holandesa*”, muito ligada ao porto de Roterdão e orientada para os elementos de dependência continental, ou seja, os factores que influenciavam o desenvolvimento do porto e dos tráfegos dependiam do *hinterland*.

Outra questão relacionada com a escala na geografia portuária é a passagem do porto, considerado individualmente, para o sistema portuário. Trata-se da rede de relacionamento intraportuário, envolvendo subsistemas locais e regionais e criando um grau de interdependência entre portos próximos geograficamente. Nesta escala, incluem-se também os estudos relacionados com os acordos administrativos ou comerciais que regulam o funcionamento do sistema portuário mundial.

HILLING e HOYLE (1984, p.3), baseando-se em BIRD⁴ (1980) identificam oito categorias de estudos relacionados com os portos: histórico-genéticos; económicos; de desenvolvimento regional; técnicos; comparativos; de orientação-futura (planeamento) e de sistemas mundiais. Como referem os autores, esta ordem não é necessariamente sequencial, embora a partir de 1960, se tenha verificado nos estudos portuários uma ênfase nas análises comparativas (passando a incluir preocupações como a operação portuária, a movimentação de mercadorias, o planeamento portuário, a tentativa de estabelecer generalizações para identificar estruturas, mecanismos e processos dentro dos sistema portuários).

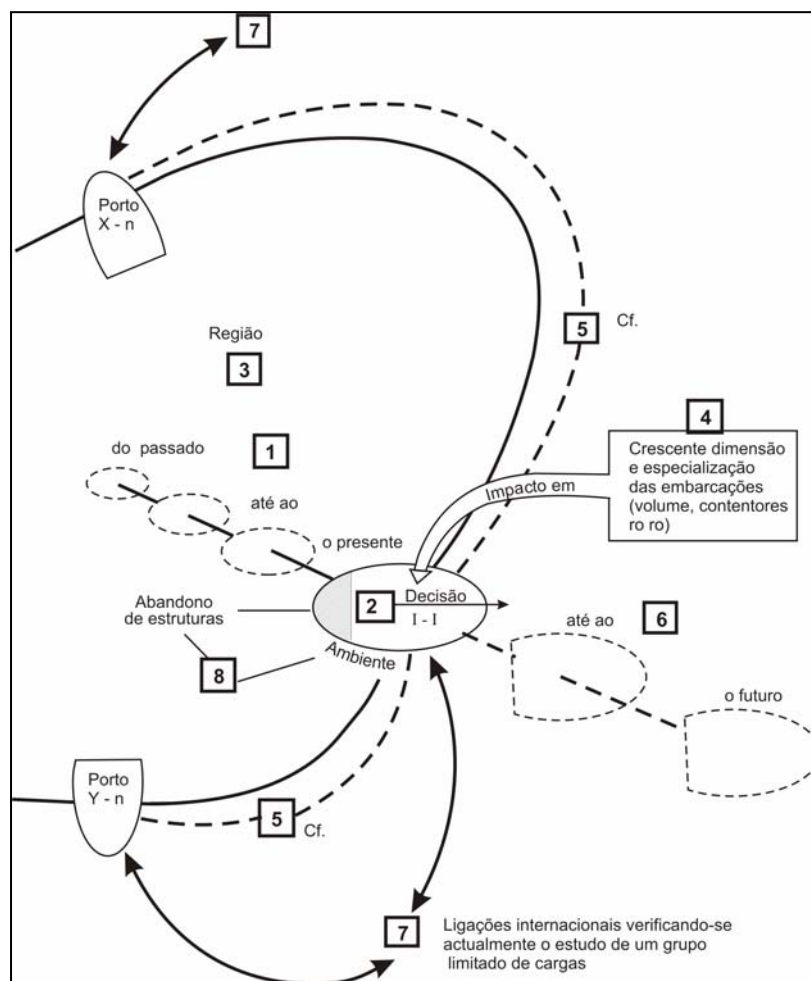
⁴ BIRD, J.H. (1980) - Seaports as a Subset of Gateways – A Research Survey – in *Progress in Human Geography*, vol.4, nº3, Londres, p. 70-360.

QUADRO 1 – DESENVOLVIMENTO DE ESTUDOS PORTUÁRIOS

	Tipo de Estudos	Exemplos
1	Origem histórica (inclui estudos com ênfase no <i>hinterland</i> e <i>foreland</i>)	Weigend (1956) Bird (1963) Vigarié (1964) Hoyle (1968) Hilling (1969) Elliott (1969) Meyer (1999) Galán (2001) Alemany (2000, 2002)
2	Económicos (os portos reconhecidos como elementos de localização industrial e avaliação dos investimentos portuários)	Hoover (1948) Lindberg (1953) Alonso (1964)
3	Portos e Desenvolvimento Regional	Ghana – Taafe et al. (1963) California – Smolensky e Ratajczak (1965) Austrália – Rose (1966) Países em desenvolvimento – Welmand (1972) País de Gales (Sul) – Humphrys (1976a; 1976b) Desenvolvimento regional e subdesenvolvimento – Smith (1977, 124-5) Geral – Hoyle e Pinder (1981) Gaspar (2001)
4	Orientação Técnica (desenvolvimento da contentorização e crescimento dos navios graneleiros)	Contentores e granéis - Beaver (1967) Contentores e granéis – Couper (1972, capítulos 7 e 8) Contentores e granéis – Mayer (1973) Contentores – Van den Burg (1969) Contentores – Johnson e Garnett (1971) Contentores - Gilman (1977) Granéis – Takel (1974)
5	Estudos Comparativos de Grupos (estudos comparativos de grupos de portos ou de <i>forelands</i> , abordagens sistémicas)	Carter (1962) Brilton (1965) Ogundana (1972) Sun e Bunamo (1973) Robinson (1976) Cha (1978)
6	Orientações Futuras (apoio à decisão)	Shaffer (1965) Portbury Report (1966) Tanner e Williams (1967) Bird e Pollock (1978) Chu (1978)
7	Sistema Mundial	Petróleo – Odell (1963, capítulo 7) Ferro – Manners (1967) Lã – Greenwood (1975)
8	Afastamento da linha de água e recuo do crescimento	Pinder (1981) Norcliffe (1981) Hayuth (1982) Hoyle (1988) Chaline (1993, 1994) Brutomeso (1994) Meyer (1999)

Fonte: Adaptado de HILLING e HOYLE (1984)

FIGURA 2 – DESENVOLVIMENTO DOS PORTOS À ESCALA ESPACIAL E TEMPORAL E TIPOS DE ESTUDOS ASSOCIADOS



Fonte: Adaptado de BIRD (1984)

4.2 – METODOLOGIA E ESTRUTURA DO TRABALHO

4.2.1 – AS FONTES DOCUMENTAIS

Entre as principais fontes documentais onde nos apoiámos para os conceitos e teorias fundamentais, destacamos os manuais de geografia dos transportes e os principais trabalhos realizados na área da geografia portuária.

No que se refere aos estudos de geografia portuária podem distinguir-se dois tipos de orientações, de acordo com o posicionamento e a abordagem dos diferentes autores face ao objecto do estudo – o porto e o território: por um lado, os trabalhos da escola

de geógrafos “maritimistas” franceses que concederam um contributo importante para o desenvolvimento do estudo dos portos, sobretudo com Vigarié; e os trabalhos da corrente anglo-saxónica – destacando-se, pela sua contribuição, Bryan Hoyle – onde o porto é encarado no contexto do sistema de transportes, com as suas infraestruturas, tecnologia e organização, analisando os seus efeitos funcionais e espaciais, mas também as questões ligadas à sua operacionalidade, eficiência e integração nos sistemas de transportes.

Bryan Hoyle destacou-se pelos seus estudos sobre os portos e os transportes e deixou-nos um importante número de publicações, individuais e colectivas, muitas das quais referentes a livros de actas de seminários e colóquios que organizou ou promoveu.

Dada a nossa familiarização com os temas portuários, estes trabalhos foram sobretudo importantes na identificação das metodologias e de alguns conceitos fundamentais utilizados na geografia portuária, ao mesmo tempo que contribuíram para uma maior percepção do que tem sido evolução dos estudos de geografia portuária.

Recorremos a outras referências importantes, nomeadamente a obras colectivas, monografias, actas de encontros, seminários e artigos sobre portos, entre as quais os trabalhos dos geógrafos italianos Vallega e Seassaro, o livro do geógrafo espanhol Fernando Martín Galán “*Las Palmas Ciudad Y Puerto*”, as monografias sobre os portos de Barcelona e das ilhas Baleares e outros artigos do economista Joan Alemany.

Os contactos com a Universidade de Nantes, nomeadamente com o *Departement de Geographie e Aménagement du Territoire* e o *GEOLITOMER* permitiram o envio e o empréstimo, por parte da biblioteca daquele Departamento, de algumas obras históricas fundamentais sobre Geografia Portuária – caso das obras de Vigarié ou da publicação elaborada em sua homenagem - obras de difícil acesso e que de outra forma seriam difíceis de encontrar e consultar com a tranquilidade e o tempo necessários.

Em Portugal, apesar de serem poucos os estudiosos que se têm dedicado a esta temática, destacam-se os trabalhos publicados pelo Professor Doutor Jorge Gaspar,

“Planeamento e desenvolvimento nas cidades portuárias”, pela equipa do Professor Paulo Pinho, *“Os portos fluviais do Tejo”* e *“Estudo de impacto sócio-económico do Porto de Lisboa”* e alguns artigos do Professor Engenheiro Nunes da Silva, assim como alguns textos e artigos elaborados por técnicos e dirigentes de elevada competência nestas matérias ligadas às actividades marítimo-portuária. Neste âmbito consultaram-se também algumas teses de licenciatura e de mestrado, cujo reduzido número é bem elucidativo da falta de investigação sobre estes temas.

A leitura e as reflexões produzidas sobre estes documentos ajudaram-nos a encontrar explicações para muitas das nossas dúvidas iniciais e constituíram um contributo importante para o estabelecimento da metodologia e da forma de abordagem e desenvolvimento dos temas analisados.

No que se refere ao objecto empírico, o Porto do Funchal, apoiámo-nos na reduzida bibliografia publicada e recorreremos, sobretudo, aos documentos técnicos onde se discutiam e fundamentavam as opções de desenvolvimento do porto, designadamente: os planos existentes relativos ao desenvolvimento do porto; os documentos oficiais, como a legislação portuária relacionada directa ou indirectamente com o Porto do Funchal, os diversos relatórios de trabalho donde se destacam o importante trabalho do Engenheiro Adolfo Loureiro sobre este porto, inserido no Atlas dos Portos Portugueses elaborado nos princípios do século XX e os relatórios e documentos policopiados, elaborados por antigos Directores do Porto do Funchal, principalmente pelo Engenheiro Sena Lino que durante anos *“conduziu”* o seu desenvolvimento e o dos restantes portos do arquipélago.

Uma parte significativa desta informação foi encontrada na Administração dos Portos do Arquipélago da Madeira, onde contribuímos para a sua selecção, inventariação e referenciação, e em bibliotecas: a Torre do Tombo, o Arquivo Regional da Madeira, a Biblioteca Municipal do Funchal, o centro de documentação do Instituto dos Portos e dos Transportes Marítimos em Lisboa, com a sua biblioteca e o seu arquivo histórico, e a biblioteca da Ordem dos Engenheiros.

No que se refere aos elementos cartográficos destacamos, pela sua importância, o trabalho de identificação e recolha dos vários projectos de desenvolvimento do Porto do Funchal, desde os primórdios da sua construção até à actualidade.

O exaustivo trabalho de recolha permitiu incluir no nosso trabalho os primeiros “traços” e plantas para a construção do Porto do Funchal. Muitos destes documentos são aqui apresentados, analisados e disponibilizados publicamente pela primeira vez. O trabalho de recolha decorreu nos arquivos da APRAM e em alguns serviços do exército, nomeadamente na Direcção dos Serviços de Engenharia e do Centro de Estudos de Arqueologia.

Não é de mais sublinhar a total disponibilidade da APRAM para colaborar e ceder todo o tipo de informação, autorizando, inclusivamente a consulta sem restrições de todos os documentos técnicos e criando as condições necessárias para desenvolvimento deste trabalho de pesquisa.

Outras fontes importantes foram os artigos da imprensa da época, os quais permitiram aferir - em função do número de artigos e acesas discussões aqui contidas, de ordem técnica, política ou económica, em redor da problemática do desenvolvimento do porto – a importância que o porto assumiu durante décadas na comunidade insular.

4.2.2 – TIPO DE ABORDAGEM

O trabalho apresentado desenvolve-se em duas abordagens paralelas e complementares: uma abordagem temporal e uma abordagem espacial.

Cronologicamente, o trabalho concentra-se no século XX, mas a busca de explicações, ou a simples descoberta de informação considerada pertinente para o desenvolvimento da temática central do trabalho, justificou o tratamento e a apresentação de informação documental, cartográfica e estatística referente a períodos anteriores, na sua maioria aos séculos XVIII e XIX. Esta perspectiva histórico-temporal é, aliás, uma componente importante da análise geográfica, pois, como refere ORLANDO RIBEIRO (RIBEIRO:1963, p. XII). “*atento, pela observação, às suas complexas realidades, o geógrafo não pode deixar de ver no tempo os lugares, os homens e as coisas*”.

A mesma preocupação com o rigor e apresentação da informação colocou-se-nos, também, no sentido inverso, ou seja, esforçámo-nos, até aos limites, para recolher, tratar e apresentar toda a informação disponível até à finalização deste trabalho, o que

constitui um esforço adicional, mas extremamente compensador, na recolha de informação de natureza estatística, documental e cartográfica.

4.2.3 - METODOLOGIAS DE RECOLHA DE INFORMAÇÃO

A grande afinidade com o objecto empírico, resultante, por um lado, da actividade desportiva e da vivência quotidiana e, por outro, do interesse profissional, facilitou e orientou a recolha de informação. Neste contexto, poder-se-ia dizer que o trabalho de campo começou muito antes da elaboração desta dissertação, através da observação da realidade, da identificação das questões associadas ao desenvolvimento do Porto do Funchal, da própria vivência das problemáticas locais e do contacto com vários actores ligados ao seu desenvolvimento.

A consulta dos documentos disponíveis, relatórios de antigos directores do porto, planos de desenvolvimento portuários e relatórios oficiais completou e ajudou a dar consistência ao conhecimento que tínhamos da realidade das duas últimas décadas, ao mesmo tempo que foi fundamental para percebermos toda a problemática associada às diferentes fases de evolução do porto, assim como o contexto político e o ambiente económico e social associados a cada fase.

4.2.4 - ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO SEQUENCIAL DO TRABALHO

A dissertação será estruturada em três partes essenciais:

A parte I constitui o enquadramento geral, teórico e empírico. No Capítulo 1 apresentam-se os conceitos básicos relacionados com os portos e o seu papel na organização do espaço (nomeadamente a relação entre os portos e territórios envolventes), a sua importância económica e social e a organização e evolução dos transportes marítimos.

Depois de equacionadas as questões centrais, tentar-se-à perceber até que ponto é que aquelas se podem aplicar ao caso específico das ilhas, ou merecem ser alvo de algumas adaptações. Neste contexto, serão também analisadas as particularidades dos transportes marítimos e dos portos nas regiões insulares: a dependência das ilhas face aos transportes, a relação entre os níveis de acessibilidade e o desenvolvimento, e a importância histórica dos portos e dos transportes marítimos nestas regiões.

No Capítulo 2 analisa-se em detalhe todo o desenvolvimento da actividade dos cruzeiros turísticos, pela importância que ela detêm actualmente no porto do Funchal e pela grande aposta no seu desenvolvimento futuro.

No Capítulo 3 procede-se à apresentação e análise da organização e das políticas portuárias em Portugal. Trata-se de uma temática importante para se perceber, mais tarde, o contexto em que se verificou o desenvolvimento do Porto do Funchal ao longo das diferentes fases da sua evolução.

Toda esta primeira parte, basear-se-á, essencialmente, em pesquisa bibliográfica e reveste-se de uma importância fundamental para a análise empírica a desenvolver.

A parte II centra-se no objecto do estudo:

No primeiro Capítulo apresenta-se um enquadramento do arquipélago e da ilha da Madeira, procedendo-se, ainda, a uma pequena análise das características da cidade portuária do Funchal. Nos três Capítulos seguintes proceder-se à análise da forma como se verificou o desenvolvimento das infraestruturas portuárias, a evolução dos tráfegos, das funções e da organização portuária, considerando o papel desempenhado pela Madeira e pelo Porto do Funchal desde a fase da economia atlântica até à actualidade.

Juntamente com estas questões, serão abordados outros aspectos fundamentais para o desenvolvimento da dissertação, relacionados, por exemplo, com a navegação de cabotagem e as ligações com os pequenos portos e lugares litorais da região e com as políticas portuárias recentes que têm conduzido à reorganização do sistema portuário regional, com implicações no papel a desempenhar pelo Porto do Funchal.

Na terceira e última parte, apresentar-se-á a evolução recente do sistema portuário regional, analisando em maior detalhe os principais portos comerciais da Região.

Concluir-se-á esta fase com a sistematização das principais fases de desenvolvimento do Porto do Funchal perspectivando o novo papel que esta infraestrutura poderá no contexto da actual reorganização do sistema portuário da RAM.

A terminar, expõem-se as conclusões finais tendo em linha de conta os objectivos e os pressupostos definidos no início deste trabalho de investigação.

***ORGANIZAÇÃO
DOS PORTOS
E TRANSPORTES MARÍTIMOS***

Parte I

1 – PORTOS E TRANSPORTES MARÍTIMOS

As funções desempenhadas pelos portos – e as suas próprias instalações, equipamentos, procedimentos – sofreram alterações ao longo dos tempos, derivadas de um conjunto de factores interligados, dos quais se destacam: alterações nos padrões de comércio internacional e na organização dos transportes marítimos; a evolução dos navios (forma de propulsão, dimensão, capacidade, equipamentos de carga e descarga); as modificações nas tecnologias de movimentação de mercadorias.

Estes factores tiveram consequência no desenvolvimento de novas actividades e serviços prestados pelos portos - às mercadorias e aos navios -, bem como nas funções a disponibilizar e na adaptação e redimensionamento das suas infraestruturas e equipamentos, com reflexos na dimensão e na morfologia dos portos.

1.1 – EVOLUÇÃO HISTÓRICA

1.1.1 – LOCAIS DE REFÚGIO E ABRIGO DE EMBARCAÇÕES

Historicamente, a principal função dos portos foi a de local de refúgio e abrigo das embarcações. Nesta fase, em que os portos correspondiam a áreas abrigadas onde os navios podiam fundear e carregar ou descarregar as suas mercadorias em segurança, as condições portuárias eram ditadas fundamentalmente pelas condições naturais, pelo que os portos se localizavam preferencialmente em baías abrigadas e de fácil acessibilidade marítima e terrestre.

Os portos históricos correspondiam a espaços naturais, onde se desenvolviam, por vezes, algumas infraestruturas artificiais, destinadas a garantir as condições de abrigo das embarcações e a facilitar o embarque/desembarque das mercadorias e dos passageiros.

Durante a fase da navegação à vela, as embarcações, de calado⁵ e dimensões reduzidas, colocavam poucas exigências aos portos. As rotas eram condicionadas pelos regimes dos ventos e das correntes marítimas, pelo que foi em função da sua

⁵ Altura da quilha abaixo da linha de água. O aumento do calado das embarcações obrigou à existência de cais e canais de navegação mais profundos de forma a permitir a operação dos novos navios.

localização geográfica que muitos portos se tornaram importantes pontos de escala nas rotas marítimas. As escalas nos portos serviam para o abastecimento de água e víveres, para o descanso das tripulações e a reparação das embarcações e, simultaneamente, eram aproveitadas para o desenvolvimento de trocas comerciais, importantes para os armadores mas também para os portos e para as regiões de escala.

1.1.2 – REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E DA NAVEGAÇÃO A VAPOR

Com a Revolução Industrial, os portos sofreram as primeiras grandes transformações para se adaptarem aos avanços da tecnologia dos transportes, nomeadamente ao aparecimento do caminho-de-ferro e do navio a vapor, e o aumento das mercadorias a transportar.

A substituição da vela pelo vapor como meio de propulsão e a consequente independência face às condições dos ventos e das correntes marítimas resultou, primeiramente, na alteração das rotas existentes e na modificação da importância de alguns portos de escala tradicionais. Contudo, a forte necessidade de abastecimento de carvão, derivada do grande consumo daquele combustível e do necessário compromisso entre o espaço reservado para o armazenamento da carga e para o carvão a bordo, mantinha a necessidade de muitas escalas. Durante a época em que prevaleceu a navegação a vapor, as condições de abastecimento de carvão e o seu preço jogaram um papel fundamental na concorrência entre alguns portos, nomeadamente nos que desempenhavam funções de escala, contribuindo para a prosperidade de uns em detrimento de outros.

Os primeiros navios a vapor ainda eram construídos em madeira, mas com o desenvolvimento das indústrias siderúrgica e metalúrgica rapidamente se assistiu à construção dos primeiros navios em aço. Os cascos em aço permitiram o aumento das dimensões das embarcações e, simultaneamente, uma maior resistência e capacidade de transporte, obrigando à adaptação das infraestruturas portuárias: cais mais profundos e de maior dimensão, maiores terraplenos e armazéns para a mercadoria.

Esta fase ficou marcada pela afirmação e desenvolvimento da função comercial e pela transformação estrutural dos portos através da construção de molhes e docas especializadas para a manipulação de mercadorias.

1.1.3 – PÓS II GUERRA

A terceira fase de transformação estrutural dos grandes portos inicia-se a partir do fim da II Guerra Mundial, com o crescimento acentuado do transporte marítimo, em resultado da internacionalização crescente da economia mundial.

A segunda metade do século XX ocasionou um conjunto de profundas alterações nas frotas em virtude de três factores essenciais:

- O incremento do comércio internacional e o consequente desenvolvimento do transporte marítimo;
- A abertura de novos mercados em partes do mundo mais remotas;
- A necessidade de proceder à reconstrução das frotas para responder às perdas ocorridas no decurso da Guerra e fazer face às novas exigências do comércio internacional
- O incremento das distâncias a percorrer pelos navios em consequência do fecho do canal do Suez, em 1956.

As soluções para a crise surgiram ao nível da organização do transporte marítimo e da evolução da tecnologia:

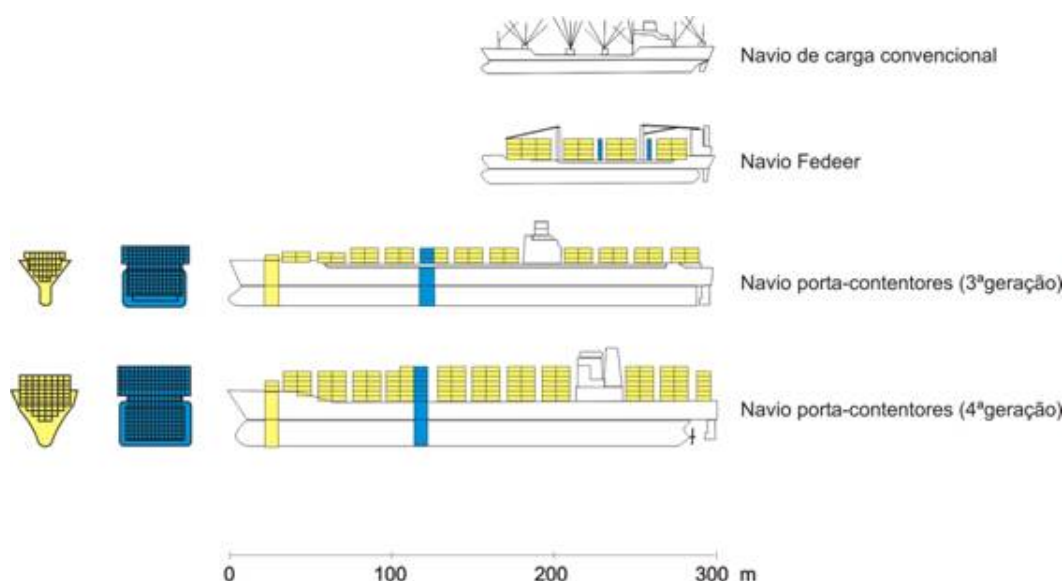
- a) Acordos entre as companhias de navegação tendo em vista o fortalecimento do seu equilíbrio financeiro enquanto os governos ofereciam, simultaneamente, ajudas financeiras especiais.

"Este período de mudanças coincidiu com o aumento dos custos do trabalho e dos materiais e com o aumento crescente dos custos resultantes do recurso a tecnologias modernas. Os efeitos destas circunstâncias revelaram-se severos na indústria do transporte marítimo; nos primeiros anos do pós-guerra, os problemas financeiros afectavam a maior parte do "mundo" do transporte marítimo e, à medida que estes foram sendo resolvidos, as ineficiências do passado foram sendo expostas." (TAKEL:1981, p.49).

- b) Transformações no desenho, equipamento e dimensão dos navios, no sentido da sua adaptação aos novos padrões de comércio.

O aumento do porte e da velocidade dos navios permitia a obtenção de economias de escala, mas a maior dimensão dos navios colocava maiores exigências nas infraestruturas portuárias.

FIGURA 3 – TIPOLOGIA E EVOLUÇÃO DOS NAVIOS



Fonte: RAMIREZ CASARIEGO ET ALL (1999).

- c) Adaptação de novas técnicas de movimentação de mercadorias (*handling*) com ênfase na procura de métodos de movimentação de granéis;

A introdução de novos equipamentos de movimentação de mercadoria possibilitou um aumento da capacidade, dimensão e sofisticação dos navios e a generalização da utilização de modos de movimentação especializadas. A grande maioria das mercadorias que utilizam actualmente a via marítima é transportada em navios especializados⁶ – por exemplo superpetroleiros, graneleiros, navios roll-on/roll-off⁷, porta-contentores, navios frigoríficos – e

⁶ A especialização não se confina unicamente ao tipo de mercadorias, mas também à dimensão óptima dos navios.

⁷ Carga roll-on/roll-off é todo o tipo de carga carregada/descarregada sobre rodas. É transportada, regra geral, em navios especializados e apetrechados com rampas que possibilitam a carga/descarga directamente para o cais.

descarregada através de infra-estruturas adaptadas⁸ aos diferentes tipo de navios e de cargas – terminais graneleiros, terminais de contentores, terminais roll-on/roll-off⁹.

d) A unitização das cargas - o fenómeno da contentorização

Uma das principais alterações nas últimas décadas corresponde ao crescimento da carga geral e da contentorização e ao desenvolvimento de sistemas intermodais de transporte, produzindo importantes mudanças nos portos: desenvolvimento de terminais específicos com grandes terraplenos e novos equipamentos de carga; melhoria das comunicações terrestres e marítimas; meios logísticos para a gestão e organização dos terminais.

e) Racionalização das rotas e dos portos de escala

Paralelamente às alterações verificadas nos navios, verificaram-se modificações importantes na organização do transporte marítimo. Os armadores das linhas marítimas regulares tenderam a otimizar a sua exploração através de economias de escala e da redução dos tempos de viagem, recorrendo, nomeadamente, ao aumento da velocidade, à redução do número de portos a escalar, à diferenciação entre portos “base” ou portos *feeder*¹⁰ e à diminuição do tempo de paragem em cada porto. Estas medidas vieram, mais uma vez, provocar alterações na hierarquia do sistema portuário mundial (e muito dos regionais), mas permitiram aos armadores aumentar a rentabilidade dos navios, a qual depende directamente do tempo de navegação: *“Tradicionalmente, o processo de transferência das mercadorias de origem para os mercados apresentava-se, nos casos em que parte do seu trajecto se procedia por via marítima, como uma operação complexa e morosa,*

⁸ A adaptação compreende aspectos tão diferenciados como as características físicas dos cais e terraplenos, a sua organização funcional ou a tipologia dos equipamentos a utilizar.

⁹ Carga roll-on/roll-off é todo o tipo de carga carregada/descarregada sobre rodas. É transportada, regra geral, em navios especializados e apetrechados com rampas que possibilitam a carga/descarga directamente para o cais.

¹⁰ Em regiões em que se dá uma forte concentração de tráfego de contentores com origem ou destino em portos vizinhos, o método tradicional de transporte porto a porto é geralmente substituído pela solução de baldeação (*transshipment*). O armador selecciona um único porto de escala para os navios de grande dimensão, onde é movimentada a carga com origem/destino noutros portos, sendo a distribuição assegurada por navios de menor dimensão e com menores custos de exploração (*feeders*).

com grandes necessidades de mão-de-obra nas operações de carga e descarga dos navios. Este problema básico conduziu, no passado, a um ineficiente uso do navio que, naquelas circunstâncias, tende, pois, para assumir a função de armazém flutuante.” (TAKEL:1981, p.48).

Enquanto anteriormente as linhas e as rotas dos navios eram estabelecidas de acordo com as origens e os destinos das mercadorias, privilegiando-se as rotas directas, em atenção à morosidade das operações de carga e descarga dos navios, a partir desta fase são as mercadorias que se ajustam aos percursos previamente definidos pelos armadores, em função dos factores antes referidos (principalmente com o fenómeno da contentorização). Estas modificações operadas pelos armadores obrigaram os portos a terem uma atitude mais dinâmica já que não bastava ficar passivamente à espera dos navios e das mercadorias. Como refere SEASSARO (1993, p.12), assiste-se a uma competição entre portos e regiões no sentido de captar mercadorias e tráfegos em mercados onde a proximidade não constitui já um factor determinante de escolha.

f) O desenvolvimento da indústria portuária

Ainda nesta fase, os portos atraem uma diversidade de indústrias que utilizam o transporte marítimo para a importação das suas matérias-primas ou para a exportação dos seus produtos acabados ou semi-elaborados.

De acordo com ALEMANY (1989, p.38) foram estes processos de concentração industrial que explicam o facto de, actualmente, os grandes portos polarizarem as principais áreas de indústria de base e uma boa parte das indústrias transformadoras¹¹.

¹¹ Dentro das indústrias orientadas para o tráfego portuário, este autor distingue as que têm uma localização directamente dependente do porto e as de localização indirectamente dependente do porto. As primeiras possuem uma forte rigidez de localização nos portos e as segundas estão relacionadas com as importações ou exportações por via marítima. As últimas possuem uma certa independência de localização, mas logicamente encontram-se quase sempre em regiões próximas e de fácil comunicação com o porto.

As características específicas das matérias-primas e produtos que se transportavam por via marítima (petróleo e seus derivados, granéis de primeira ordem – ferro, carvão, cereais, fosfatos, bauxite -, e granéis de segunda ordem – manganésio, soja, sal, cimento, etc.) obrigaram à instalação de grandes depósitos, armazéns e silos em novas áreas dos portos, para recepção e posterior encaminhamento destas mercadorias. Simultaneamente, verificou-se a instalação de indústrias de transformação destas matérias-primas nas áreas portuárias ou nos seus *hinterlands* imediatos – refinarias, indústrias químicas de base, metalurgia de base de ferro e alumínio –, como forma de se tirar partido das vantagens oferecidas pelo transporte marítimo. HILLING e BROWNE (1998, p. 248) distinguem as seguintes categorias de indústrias portuárias:

- Portos Industriais – que dispõem de instalações portuárias dedicadas às indústrias, nomeadamente refinarias petrolíferas, grandes fábricas metalúrgicas, indústrias químicas e de cimento;
- Indústria Geral Portuária – neste caso, a indústria não dispõe de um terminal dedicado, mas depende directamente do porto para a recepção/expedição de mercadorias;
- Indústria Urbana – a atractividade exercida pelo porto na localização destas indústrias encontra-se relacionada com o papel desempenhado por aquele na concentração da população e criação de um mercado potencial.

O padrão de localização destas unidades industriais é, contudo, diferente de acordo com a natureza das indústrias. No espaço portuário localizam-se as que necessitam das facilidades portuárias oferecidas por estas zonas, podendo as restantes indústrias, que beneficiam dos seus serviços, localizar-se no *hinterland*.

1.1.4 – DESENVOLVIMENTO RECENTE

Mais recentemente com o desenvolvimento dos sistemas de transporte à escala global, assiste-se à transformação dos grandes portos corresponde à sua afirmação como centros terciários de organização e gestão do transporte e como plataformas de comunicação ao nível internacional, através do desenvolvimento de sistemas de informação e de transporte intermodais e da criação de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL).

Como exemplos desta nova fase, podemos referir a atracção e o desenvolvimento de novas actividades de valor acrescentado, como as associadas a fases do processo produtivo alternativas à fábrica, a montagem de componentes, o acondicionamento de produtos, a armazenagem, a etiquetagem e a distribuição.

1.2 - DESENVOLVIMENTO E ADAPTAÇÃO DOS PORTOS

“Os portos não crescem em isolamento, mas em resposta a mudanças de oportunidade e à procura envolvendo diferentes tempos, áreas, escalas e intensidades.” (HOYLE e SMITH: 1998, p.27). Na obra citada, o autor identifica três tipos de factores de acordo com a escala de análise: os que operam à escala local, como os que se encontram associados aos sítios portuários; os relacionados com as condições do *hinterland*, como a população ou as redes rodoviárias, que operam ao nível regional; e, por fim, os associados aos sistemas continentais e globais, muitas vezes de natureza tecnológica, política ou económica, que incluem condicionantes e mudanças mais abrangentes.

Apesar da importância dos factores anteriores, *“a prosperidade de um porto depende, em última análise, da eficiência demonstrada na resposta à procura e da forma como se mostra capaz de valorizar a sua competitividade”*. (HOYLE e SMITH: 1998, p.26). Ou seja, a modificação da hierarquia dos portos que se verificou nas últimas décadas e que conduziu à organização actual do sistema portuário mundial, resultou da diferença entre os que souberam responder às novas exigências do transporte marítimo e outros, à partida em situação mais vantajosa, que perderam a sua posição devido à falta de modernização das suas infra-estruturas.

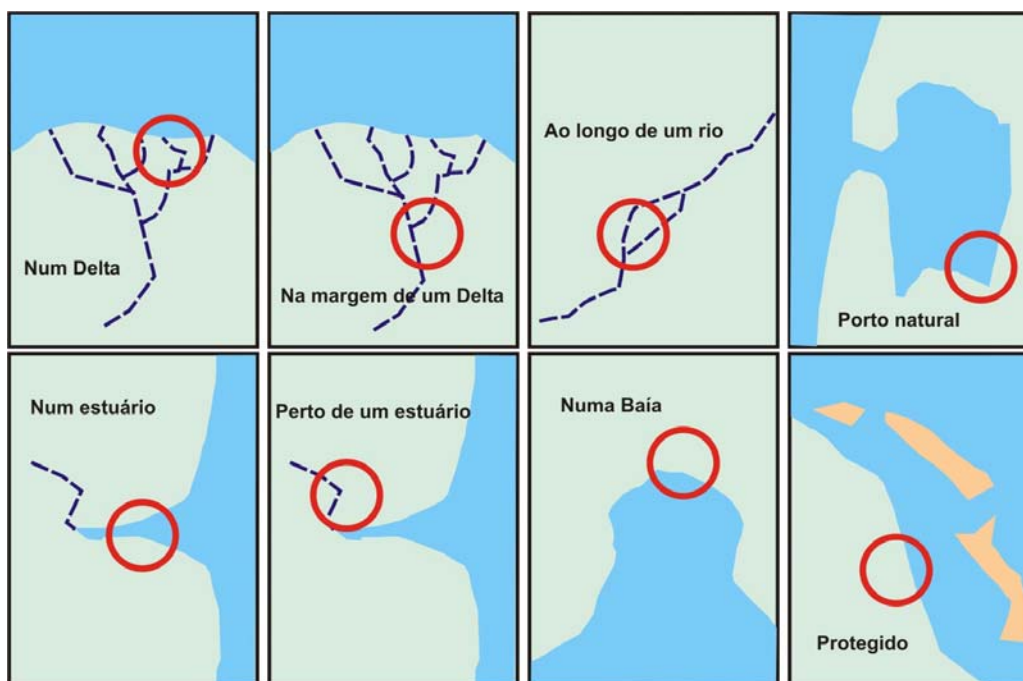
Segundo HOYLE e SMITH, num contexto geográfico, distinguem-se fundamentalmente quatro factores que afectam o crescimento dos portos: *water site*, *land site*, *land situation* e *water situation* (HOYLE e SMITH: 1998, p.25).

- a) As condições físicas da baía – *water site* – providenciaram, regra geral, o estímulo inicial para a implantação e o desenvolvimento do porto. Os factores de ordem física, como a morfologia da costa e os fenómenos relativos à hidrologia marítima – a profundidade, as correntes, o regime dos ventos e das marés –, que determinam as características da agitação marítima, vão

condicionar o desenvolvimento das obras portuárias, exercendo um papel importante na modelação dos espaços portuários e na morfologia dos portos, independentemente das funções desempenhadas.

As características de cada localização portuária são únicas, condicionando de modo singular o desenvolvimento e a morfologia das infraestruturas portuárias. Contudo, é possível identificarem-se dois grandes tipos de localização com particularidades específicas: os portos implantados nos rios ou nos estuários e os portos de frente-de-mar.

FIGURA 4 – TIPOLOGIA DOS SÍTIOS PORTUÁRIOS



Fonte: Adaptado de <http://people.hofstra.edu/geotrans>

Os portos fluvio-marítimos, mais abrigados, não exigem grandes obras de protecção e oferecem, regra geral, maior facilidade para o estabelecimento de terraplenos. Os maiores problemas colocam-se ao nível ambiental, dada a grande sensibilidade das áreas de estuário, os custos e os impactes de dragagens para a abertura e manutenção dos canais de navegação, os riscos de poluição, etc.

Nos portos de frente-de-mar, a criação de condições de abrigo, de manobra e de fundeadoiro das embarcações obrigam, regra geral, à construção de diques

exteriores de protecção cuja dimensão e orientação dependem das condições da agitação marítima e do regime dos ventos, bem como dos fundos marítimos.

- b) As características terrestres da área de implantação – *land site* – que foram muito importantes, e mesmo decisivas, no passado, quando a tonelagem das embarcações era reduzida, condicionam, ainda hoje, o desenvolvimento e a adaptação das infraestruturas portuárias. A morfologia costeira condiciona o estabelecimento das áreas operacionais (área de movimentação de mercadorias, áreas complementares de armazenagem, espaços dedicados à integração com as redes de transporte terrestre) e a forma como estas se interligam.

O desenvolvimento tecnológico e a evolução das técnicas de construção, principalmente as marítimas, têm contribuído para uma menor dependência das condições físicas naturais. Como refere ALVARGONZALEZ, todo o grande organismo marítimo moderno é artificial, ou seja, com o desenvolvimento das técnicas de obras portuárias produziu-se uma transferência dos obstáculos do domínio físico para o dos investimentos e, portanto para as amortizações, o que faz com que as relações entre um porto e o seu marco terrestre e náutico apareçam desde então, subordinadas à economia (ALVARGONZALEZ: 1985, p.7). Contudo, a adaptação das condições naturais tendo em vista a criação de um espaço organizado para a movimentação e o manuseamento das mercadorias implica, muitas vezes, a execução de obras onerosas e geradoras de grandes impactes, dos quais os mais visíveis são as alterações na morfologia da costa.

- c) A situação terrestre – *land situation* - condiciona o nível do desenvolvimento do porto (volumes e valores dos tráfegos portuários e facilidades portuárias) e é determinada pela extensão do *hinterland* e pelos seus níveis de desenvolvimento económico. As acessibilidades terrestres, rodoviárias e ferroviárias jogam aqui um papel fundamental, na medida em que da sua eficácia pode depender o alargamento da área de influência do porto.
- d) A situação aquática - *water situation* - resulta da posição relativa do porto face aos outros portos e territórios e às principais linhas marítimas; dela dependerá,

pelo menos em parte, o papel a desempenhar pelo porto na organização do transporte marítimo. Como se verá mais à frente, este factor tem evoluído ao longo dos tempos de acordo com as alterações no comércio internacional e na organização dos transportes marítimos, potenciando ou condicionando o desenvolvimento dos tráfegos nos diferentes portos.

As modificações operadas no transporte marítimo, sobretudo a partir do início da segunda metade do século XX, obrigaram os portos a adaptarem as suas infraestruturas e os seus procedimentos de forma a manterem a sua posição competitiva.

Enquanto que no passado os portos apenas se preocupavam com a facilitação do manuseamento das cargas na área portuária, a partir do século XX assiste-se a um conjunto de alterações significativas e variadas na operação portuária, obrigando a autoridade portuária a organizar a sua actividade por forma a satisfazer, simultaneamente, as necessidades associadas à recepção dos navios e à ligação ao *hinterland*. Ou seja aos portos passou a ser exigida uma maior rapidez no despacho dos navios e no encaminhamento das mercadorias para o *hinterland*.

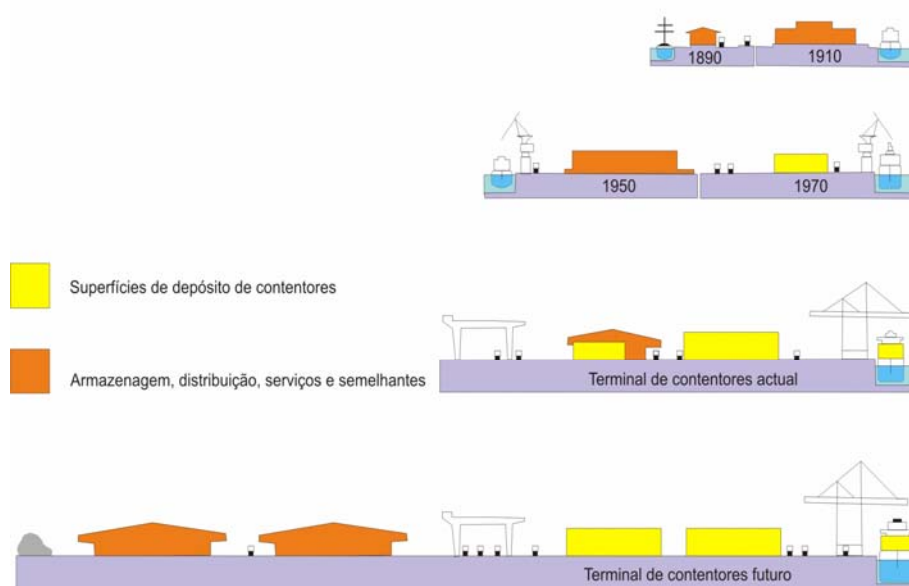
“O modo como estas actividades se encontravam organizadas no passado conferia ao porto uma destacada função de terminal, impondo uma quebra significativa no fluxo de mercadorias. Isto atrasava a movimentação dos navios e dos transportes terrestres e a distribuição das mercadorias, já que a organização da capacidade dos portos não se apresentava preparada para assegurar uma rápida rotatividade dos navios.” (TAKEL: 1981, p. 52).

O aumento dos tráfegos e os novos requisitos da navegação e dos sistemas de transportes confrontaram os portos com as limitações das suas infraestruturas, nomeadamente no que se refere aos espaços disponíveis e à configuração dos *layouts* existentes. A adaptação dos portos às novas exigências obrigou as respectivas autoridades à realização de grandes investimentos, visando a modernização e a ampliação dos cais e terraplenos existentes, assim como à construção de novas infraestruturas. Contudo, nem todos os portos dispunham das condições necessárias ou foram capazes de se adaptarem às novas realidades; e esboçava-se assim, o início de um processo de hierarquização dos portos comerciais que iria conduzir à recomposição do sistema portuário à escala mundial.

As novas funções desempenhadas pelos portos, a adaptação das infraestruturas e as modificações nos procedimentos provocaram alterações profundas na sua morfologia, que se traduziram, sobretudo, no aumento do espaço ocupado, na especialização funcional dos espaços portuários e na forma como eles se relacionam.

Ao longo do século XX, os portos evoluíram de pequenos cais para infraestruturas que ocupam áreas gigantescas e que incluem grandes terminais para a recepção de navios de grande porte, extensos terraplenos, armazéns e equipamentos cada vez mais sofisticados e tecnologicamente adaptados aos diferentes tipos de carga. Simultaneamente, a importância conferida à intermodalidade, de forma a garantir a rapidez no encaminhamento das mercadorias de e para o *hinterland*, conduziu ao desenvolvimento de importantes terminais rodo-ferroviários, ocupando, por vezes, extensas áreas portuárias.

FIGURA 5 – EVOLUÇÃO DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS



Fonte: RAMIREZ CASARIEGO (1999).

O incremento da procura de armazenagem foi um dos grandes responsáveis pelas exigências de espaço nos portos, mas também aqui é importante notar uma diferença em relação às práticas do passado: enquanto que antes as mercadorias permaneciam muito tempo no porto, as novas exigências, por parte dos donos da carga que queriam receber rapidamente e dos portos que necessitavam de rentabilizar o espaço face ao aumento dos tráfegos, conduziram a uma maior rotatividade das mercadorias e à diminuição do tempo de permanência nas instalações do porto.

1.3 – FUNÇÕES PORTUÁRIAS

JOAN ALEMANY sintetiza as principais das funções desempenhadas pelos portos comerciais da seguinte forma (ALEMANY: 1989, p.37):

- a) Infraestrutura de Carga e Descarga – corresponde ao interface de transporte entre o transporte marítimo e os sistemas de transporte terrestres. Esta transferência de mercadorias realizava-se, frequentemente, mediante ruptura de carga, mas a tendência é para o desenvolvimento de sistemas de transporte intermodais através da unitização ou standardização do modo de acondicionamento (paletização, ro-ro, contentores), o que implica necessidades específicas nos molhes, equipamentos e terraplenos.
- b) Centros de Armazenamento de Mercadorias – a sua função de pontos de interface e de transbordo entre dois modos de transporte converte-se em grandes centros de armazenagem. Esta função deve ser considerada mais como uma necessidade do que como um objectivo, pois interessa minimizar o tempo de permanência das mercadorias no armazém para aumentar a produtividade e a eficiência geral das infra-estruturas portuárias.
- c) Centros de Transformação das Mercadorias – onde se assiste à transformação das mercadorias para serem reexportadas, correspondendo a zonas francas e as fábricas de transformação no interior de áreas portuárias.
- d) Núcleos de contratação comercial – na medida em que a função portuária induz um conjunto de actividades comerciais na sua zona imediata e de influência (bolsas de trabalho ou de mercadorias, centros de contratação, lojas, etc.)

Apesar da tendência para a especialização, ditada pela competitividade, os portos mais numerosos são os portos polifuncionais.

ANDRÉ VIGARIÉ descreve detalhadamente as diferentes funções desempenhadas pelos portos, agrupando-as em funções de dependência continental e funções de dependência oceânica, como se pode observar no quadro seguinte:

QUADRO 2 – FUNÇÕES PORTUÁRIAS SEGUNDO ANDRÉ VIGARIÉ

FUNÇÕES DE DEPENDÊNCIA CONTINENTAL	
Tipologia	Definição
Função de Transito Mercadoria	<ul style="list-style-type: none">- Transito directo: quando a mercadoria apenas atravessa o porto sem ser sujeita a armazenagem nas instalações do porto; transito indirecto quando a passagem da mercadoria implica um armazenamento temporário no porto;- Tránsito nacional: quando porto e o <i>hinterland</i> pertencem ao mesmo estado; transito internacional quando o <i>hinterland</i> pertence a outros estados (Neste último caso exportam-se serviços portuários, sendo as prestações do porto pagas por clientes estrangeiros, o que é importante para a economia nacional;- Transbordo (<i>transhipment</i>): a mercadoria passa pelos cais ou terra-pletos portuários e depois é distribuída por via marítima. O porto dispõe de uma espécie de "<i>hinterland marítimo</i>" integrado por outras cidades litorais;- Transbordo directo navio-navio: portos receptores e distribuidores de cargas oceánicas; a mercadoria passa directamente de um navio para outro (fundeados ou atracados na área portuária) sem passar pelos cais ou terra-pletos portuários;- Geram um maior impacto na economia devido à maior complexidade e diversidade das operações envolvidas (este impacto é, contudo, menor nos portos de transbordo, cujos efeitos se restringem mais à área portuária).
	<ul style="list-style-type: none">- Nestas infra-estruturas predominam os tráfegos de mercadorias com origem ou destino em unidades industriais localizadas na área portuária ou na sua periferia, de acordo com as suas especificidades, podendo distinguir-se dois grandes grupos de indústrias:<ul style="list-style-type: none">- Indústrias que utilizam o transporte marítimo quase exclusivamente para importação de matérias-primas ou e produtos semi-elaborados e energéticas, localizadas na área portuária.- Indústrias exportadoras, utilizadoras do transporte marítimo de mercadorias de carácter geral;- Indústrias que dependem directamente da proximidade da água (construção naval, centrais energéticas)- Indústrias ligadas às anteriores por indução técnica, como as indústrias químicas na proximidade das refinarias de petróleo.- Os grandes complexos portuários (poli-industriais) são responsáveis pelo incremento do tráfego directamente ou pela aparição de correntes complementares de trânsito
Funções ligadas aos requerimentos das mercadorias – a logística	<ul style="list-style-type: none">- Nos grandes portos comerciais assiste-se à criação e de Zonas de Actividades Logísticas onde se desenvolvem uma série de actividades de valor acrescentado sobre a mercadoria como a embalagem, etiquetagem, montagem de componentes, distribuição, etc.... Do ponto de vista físico e funcional as ZAL's destacam-se pela importância dos espaços e instalações destinados à armazenagem e à produção e pela existência de grandes terminais e interfaces de transporte.
FUNÇÃO DE DEPENDÊNCIA OCEÁNICA E PORTUÁRIA	
Tipologia	Definição
Função de Transporte de Passageiros	<ul style="list-style-type: none">- Algumas cidades marítimas podem ter jogado um papel importante no estabelecimento de algumas rotas oceánicas mas a sua manutenção pouco leve a ver com elas, e sim com um conjunto de outros mais relacionados com os portos – os portos mais adaptados para esta função arelaxam o tráfego. Este tipo de tráfego (o tráfego da rota Havre- Southampton-Nova York que nos anos 50 ou o que atravessa actualmente o canal da Mancha tem origem em vários países, estabendo, ou fazendo mesmo desaparecer, a noção de <i>hinterland</i>.- A concorrência do avião contribuiu para o desaparecimento de algumas rotas marítimas de passageiros mais implantadas desde o sec. XIX, como a do Atlântico Norte surgindo, em muitas regiões, os os <i>ferries</i>/boats que estabelecem ligações entre cidades-porto de braço de mar e os tráfegos de cruzeiros marítimos.
Portos de turismo	<ul style="list-style-type: none">- O incremento dos cruzeiros turístico levou alguns portos a adaptarem as suas infraestruturas por forma poderem acolher os navios e passageiros de turismo e, em alguns casos à sua especialização funcional, através da construção de modernos terminais de cruzeiros turísticos ou de terminais de <i>ferries</i>/boats.
Função de Bolsa e de Mercado	<ul style="list-style-type: none">- Associadas a um pequeno número de portos através dos quais se concretizavam os vínculos económicos entre países importadores e países exportadores (no passado estavam ligados à relação existente entre as grandes potências e as suas colónias).- Mediante as suas formas de negócio e do desenvolvimento dos serviços internacionais, o porto surge como um impulsionador de intercâmbios, como auto-regenerador dos seus tráfegos através de complexas fórmulas mercantis, entre elas a de mercado.
A) FUNÇÕES LIGADAS AOS REQUERIMENTOS DOS NAVIOS	
A função de escala	<ul style="list-style-type: none">- No passado era aproveitada para descanso das tripulações e dos passageiros, abastecimento e reparação das embarcações, ou para intercâmbio comercial- Na actualidade está associada à reorganização das grandes linhas do transporte marítimo internacional, destacando-se o <i>Tramping</i> ou o <i>Transhipment</i>: o <i>Tramping</i> utiliza menos intensamente e de outra forma as empresas marítimas e define o porto de forma diferente criando em algumas cidades portuárias bolsas de fretes; o <i>Transhipment</i> consiste no transbordo de mercadorias por parte das grandes linhas internacionais, para serem posteriormente distribuídas a nível regional por outras linhas e navios que operam num âmbito espacial mais restrito.- Portos de cabeceira de linhas regulares – periodicidade das saídas e chegadas, rigidez dos itinerários e horários o navio esta sempre apressado, a regularidade exige empresas especializadas que preparam a passagem do navio satisfazendo rapidamente as suas necessidades de abastecimento e são responsáveis pelo pagamento dos serviços depois de sua saída
A Função de Armamento e Manutenção	<p>O Armamento consiste no aperfeiçoamento de tudo o que é material ou legalmente necessário para poder navegar</p> <p>A Manutenção inclui as revisões e reparações periódicas das obras vivas, instalações e equipamentos do navio</p> <p>Essas funções possuem uma grande importância económica, sendo quase exclusivas das grandes metrópoles oceánicas.</p>
Funções colaterais dos portos de comércio	<ul style="list-style-type: none">- As infraestruturas destinadas à actividade da pesca desenvolveram-se muito e apresentam um elevado grau de especialização. Geram efeitos importantes ao nível do emprego gerado, sobretudo ao nível local.- Docas de recreio. As infraestruturas de apoio às embarcações de recreio e desporto náutico têm conhecido um grande desenvolvimento nas últimas décadas, acompanhando das actividades de lazer ligadas à água. Possuem uma forte componente turística e desportiva, e uma grande capacidade de integração e animação urbana.- Os arsenais militares estão geralmente separados dos portos de comércio mas existe por vezes alguma coabitação. Nos portos militares confluem especialistas técnicos altamente qualificados

Fonte: Adaptado de ALVARONZALEZ (1985), VIGARIÉ (1979).

Muitas das funções anteriores coexistem nos grandes portos comerciais, embora algumas possam ser mais selectivas ou mais exigentes em termos dos seus factores locativos, como é o caso da função de bolsa ou, de outra forma, da função industrial ou militar.

Apesar da tendência para a especialização ditada pela competitividade, que justifica a existência de portos monofuncionais, por vezes altamente especializados como é o caso de alguns portos de transshipment, industriais ou de recreio, os portos mais numerosos são os poli-funcionais, onde coexistem várias valências funcionais.

As grandes transformações morfológicas que os portos conheceram nos últimos 50 anos não se fizeram sentir apenas dentro das áreas portuárias. Por exemplo, a ocupação de espaços cada vez maiores, a construção de novas infraestruturas portuárias, o desenvolvimento das ligações rodo-ferroviárias de penetração no *hinterland* e a construção de terminais logísticos ou de segunda-linha, provocaram alterações significativas do ponto de vista territorial, funcional e paisagístico que vieram afectar, de forma significativa, a relação entre os portos e os territórios envolventes. Este aspecto foi mais sentido nos portos urbanos, onde a evolução das estruturas portuárias levou na maioria dos casos, a uma separação completa entre o porto e a cidade.

Segundo ALVARGONZALEZ a morfologia de um porto é condicionada por dois tipos de factores: o primeiro relaciona-se com as características marítimas e terrestres do sítio portuário, já abordadas anteriormente, e o segundo com a função desempenhada pelo porto. Contudo, *“O factor que com mais força modela a morfologia de um porto é a função, estabelecendo-se um paralelismo quase absoluto entre tipologias morfológicas e funcionais.”* (ALVARGONZALEZ: 1985, p.10)

Para além das suas implicações económicas, as funções portuárias têm implicações ao nível territorial, nomeadamente no que se refere à morfologia e à paisagem portuária, configurando o porto de forma mais ou menos matizada e com maior ou menor intensidade, através das determinantes que impõem às infra-estruturas, às instalações e aos equipamentos de movimentação de mercadorias.

QUADRO 3 – MORFOLOGIA E PAISAGEM SEGUNDO FUNÇÕES PORTUÁRIAS

Função		Características da Morfologia e da paisagem portuária
Trânsito marítimo	Não especializados	Destacam-se pela existência de amplos terraplenos e armazéns para as os diferentes tipos de mercadorias de carga geral, silos e depósitos para os graneis líquidos e/ou sólidos para mercadoria.
	Especializados (Graneleiros, Contentores..)	Grandes terminais e terraplenos para o estacionamento de contentores, contentores empilhados, pátios de cais e equipamentos de movimentação de mercadorias. Silos, depósitos e equipamentos de movimentação de mercadorias (pipelines, mangas, correias de transmissão...)
Indústria	Transbordo	Grandes terraplenos e armazéns portuários para armazenamento temporário da carga.
	Especializados ou de primeira transformação	Calados profundos para os grandes graneleiros das indústrias, áreas de armazenamento, equipamentos de descargas, grandes docas. Conduz a uma paisagem portuária onde dominam as formas horizontais - as formas verticais são disfarçada pelo nível da água que disfarça as dimensões verticais das instalações e as embarcações.
	Poli-industriais	Terminais e indústrias distribuídos ao longo dos espaços portuários, cais de uso privativo.
Pesca	Especializado	Equipamentos de transformação do pescado: molhes com hangares climatizados ou refrigerados, diques secos, entrepostos frigoríficos e fábricas de transformação do pescado
Defesa e Segurança	Militares	Geralmente mais reservados, destacam-se pela presença de instalações militares, arsenais, navios de guerra, antenas.
Tráfego de passageiros	Passageiros	Antigas gares marítimas e modernas estações de passageiros nos novos terminais de cruzeiros.
	Ferry	Gares de apoio a passageiros, rampas, áreas de estacionamento de veículos, serviços variados de apoio aos passageiros
Recreio e desporto	Especializado	Existência de infraestruturas marítimas específicas para a acostagem e amarração das embarcações, presença das embarcações de recreio, mastros das embarcações à vela, restaurantes e uma diversidade de estabelecimentos comerciais e de serviços (associados ao recreio, ao lazer e ao desporto náutico, ...)

Fonte: Adaptado de ALVARONZALEZ (1985).

1.3.1 – CLASSIFICAÇÃO DOS GRANDES PORTOS

A Organização das Nações Unidas estabeleceu, em 1991, uma nova nomenclatura para a classificação dos portos, baseada nos padrões de evolução dos grandes portos internacionais (quadro 4). De acordo com a sua dimensão, o seu modelo de gestão, as mercadorias movimentadas e os serviços oferecidos, os portos podiam ser divididos em três classes:

- Portos da 1ª geração correspondiam à noção tradicional, e mais restrita, que encara o porto como mero interface entre o transporte marítimo e um ou mais modos de transporte (fluvial, ferroviária, rodovia ou aéreo);

- Portos da 2ª geração, para além da função de transporte e armazenagem, constituíam-se como um pólo dinamizador da economia local e/ou regional, contribuindo para a criação e para o desenvolvimento de centros de serviços, comércio e indústria na sua periferia; estes portos asseguravam, essencialmente, as linhas "Feeder" e de "Ferry Boats" e a navegação de cabotagem para navios de pequeno e médio porte;
- Portos da 3ª geração correspondiam aos grandes portos da Europa, América do Norte e Ásia que se assumiam como pólos de uma rede complexa de produção, transporte e distribuição ao nível mundial; destacavam-se dos restantes pela extensão do seu *hinterland*, pela especialização e desenvolvimento tecnológico das infraestruturas e equipamentos, pela importância da "informação" e da "comunicação" e pela prossecução de políticas comerciais e de *marketing* agressivas.

Entre outros factores, os portos da 3ª geração caracterizavam-se pela diversidade e pela intensidade das funções e dos fluxos materiais (associados à movimentação de mercadorias e navios) e imateriais, nomeadamente a comunicação entre toda a comunidade portuária (empresas privadas, instituições financeiras, entidades marítimas e portuárias, responsáveis pela cidade ou região).

Como é fácil concluir, dado o elevado grau de especialização exigido, poucos são os portos que podem atingir a 3ª e 4ª geração. Contudo, o importante é que cada porto desempenhe da forma mais eficiente possível o papel que lhe está atribuído na organização do transporte marítimo internacional e no próprio desenvolvimento económico e social da região onde se insere.

Mais tarde, em 1999, a Organização das Nações Unidas, indicou uma nova geração de portos - de quarta-geração - *"fisicamente separados mas ligados através de operadores comuns ou através de uma administração comum"* (UNCTAD: 1999, p. 9). Os portos de Copenhaga e de Malmo constituem dois importantes exemplos de portos de quarta geração, cujo desenvolvimento se ficou a dever à construção, na região de Oresund, de uma ponte e túnel de ligação ferro e rodoviária entre a Dinamarca e a Suécia.

Toda a estratégia de competitividade de ambos os portos passa pelo desenvolvimento da cooperação entre autoridades, tendo mesmo sido criada uma joint-venture de gestão dos terminais combinados.

QUADRO 4 – ESTÁDIOS DE EVOLUÇÃO DOS GRANDES PORTOS INTERNACIONAIS

Período de evolução	Primeira geração	Segunda geração	Terceira geração	Quarta geração
Principal carga movimentada	Antes de 1960	Depois de 1960	Depois de 1980	Depois de 1999
- Carga fraccionada	- Carga fraccionada	- Carga fraccionada	- Carga unitizada, contentorizada e graneis sólidos e líquidos	- Carga unitizada, contentorizada e graneis sólidos e líquidos
Atitude estratégica do envolvimento portuário	- Conservadora	- Expansionista	- Orientação comercial	- Orientação comercial
- Interface entre modos de transporte	- Interface entre modos de transporte	- Centro de transporte, industrial e comercial	- Centro de transporte integrado e plataforma logística do comércio internacional	- Desenvolvimento de terminais combinados
Características das actividades	1) 1) + 2)	1) + 2) + 3)	1) + 2) + 3)	- Actividades logísticas
- Carga, descarga, armazenagem e serviços à navegação	- Transformação da carga	- Distribuição da carga e da informação	- Distribuição da carga e da informação	- Actividades logísticas
- Serviços comerciais e industriais relacionados com o navio	- Serviços comerciais e industriais relacionados com o navio	- Actividades logísticas	- Actividades logísticas	- Actividades logísticas
- Expansão da área portuária	- Expansão da área portuária	- Terminal e cadeia de distribuição para o <i>hinterland</i>	- Terminal e cadeia de distribuição para o <i>hinterland</i>	- Terminal e cadeia de distribuição para o <i>hinterland</i>
Características da organização	- Actividades independentes no porto	- Relações estreitas entre a entidade portuária e os utentes	- Integração dos portos com o comércio e a cadeia de transporte	- Forte cooperação entre autoridades de gestão portuária
- Relações informais entre a entidade portuária e os utentes	- Relações informais entre a entidade portuária e os utentes	- Relações esparlhadas entre as actividades do porto	- Relações esparlhadas entre as actividades do porto	- Desenvolvimento de joint-ventures
- Relações esporádicas com os municípios/cidades	- Relações esporádicas com os municípios/cidades	- Relações esporádicas com os municípios/cidades	- Relações esporádicas com os municípios/cidades	- Relações esporádicas com os municípios/cidades
- Fluxos de carga	- Fluxos de carga	- Fluxos de carga	- Fluxos de carga e informação	- Fluxos de carga e informação
- Menos serviços individuais	- Transformação da carga	- Transformação da carga	- Distribuição de carga e informação	- Distribuição de carga e informação
- Fraco valor acrescentado	- Serviços combinados	- Serviços combinados	- Serviços de embalagem múltiplos	- Serviços de gestão portuária, englobando autoridades por vezes de nacionalidade diferente
- Trabalho e capital	- Maior valor acrescentado	- Maior valor acrescentado	- Elevado valor acrescentado	- Elevado valor acrescentado
Factores decisivos	- Trabalho e capital	- Capital	- Cooperação	- Complementaridade

Fonte: Adaptado de FIGUEIRA DE SOUSA (1995) e actualizado com UNCTAD (1999).

1.4 - MODELOS DE EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS PORTUÁRIOS

Historicamente, os portos e as cidades portuárias jogaram um importante papel no desenvolvimento do mundo moderno, constituindo-se como nós críticos no estabelecimento das redes de transporte e dos sistemas urbanos à escala global.

Para HILLING e HOYLE (1984, p. 4) independentemente da relação que se possa estabelecer entre o comércio e o crescimento económico, parecem existir poucas dúvidas de que *“o comércio é um factor crucial, não só para despoletar o crescimento económico, mas também para sustentar o extenso processo de desenvolvimento socio-económico”*.

O desenvolvimento do comércio está associado às linhas e aos serviços aos transportes, aos custos do sistema global de transportes. Os portos como pontos cruciais de transferência modal assumem um papel crítico no sistema de transportes, em particular e no desenvolvimento das ligações comerciais e do desenvolvimento económico em geral.

As relações entre os transportes e o desenvolvimento à escala global foram objecto de análise por parte de alguns estudiosos, cujo trabalho conduziu à elaboração de modelos espaciais interpretativos. De acordo com HOYLE e SMITH (1998, p. 17-23), que descrevem os modelos de TAAFFE *et al.* (1963), de VANCE (1970) e RIMME (1977), a maioria dos modelos demonstra que os padrões urbanos actuais devem muito à emergência do sistema mercantilista mundial e ao respectivo período colonial, que levou às fundações das actuais redes de transporte e das hierarquias urbanas que formam os seus principais nós (HOYLE e SMITH: 1998, p. 17). Como se pode verificar pela interpretação dos modelos e dos seus factores explicativos, o transporte marítimo, os portos e as cidades portuárias desempenharam, ao longo das diferentes épocas, um papel fundamental.

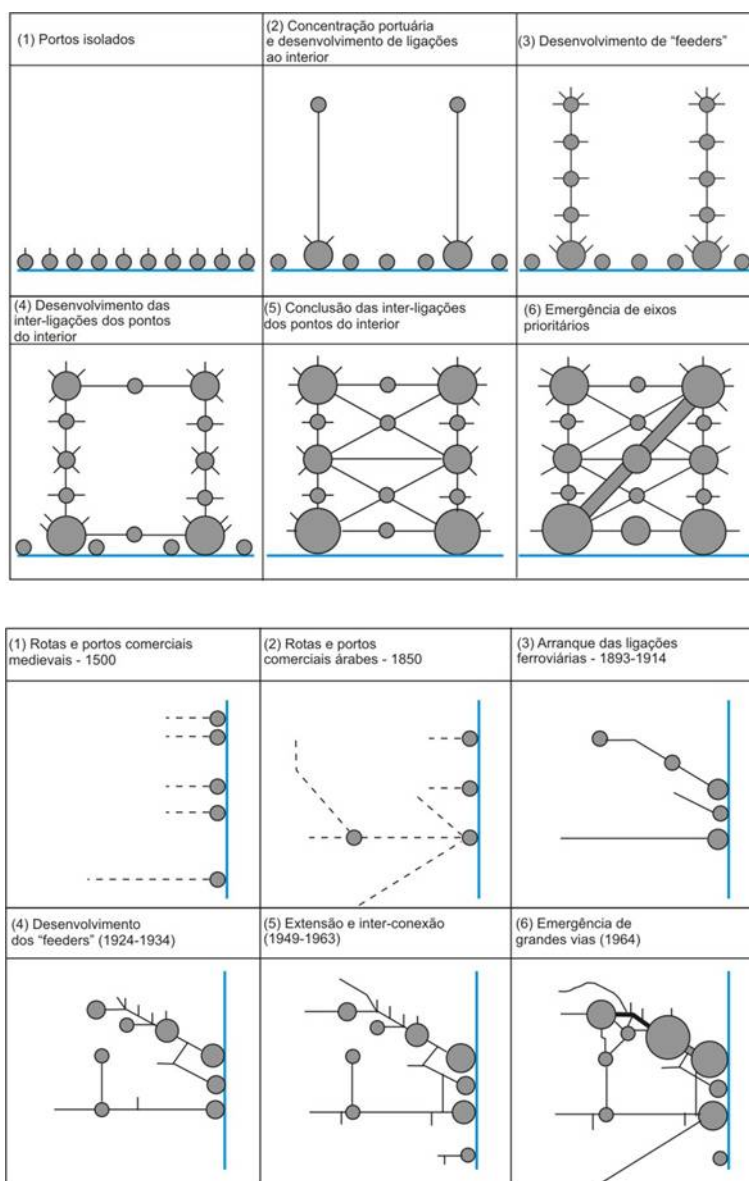
1.4.1 - O MODELO DE TAAFFE, MORRIL E GOULD

Este modelo foi desenvolvido, em 1963, tendo como referência a África Ocidental (baseado em investigações desenvolvidas no Gana e na Nigéria); mais tarde foi adaptado à África Oriental. O modelo representa a evolução dos sistemas de transporte e as suas inter-relações com os sistemas económico e político nos países

em desenvolvimento, assentando no pressuposto de que as redes de transporte nos países em desenvolvimento têm origem nos portos, enquanto pontos privilegiados de trocas comerciais e contacto político.

A evolução da rede de transportes depende e, ao mesmo tempo influencia, a geografia económica e política do *hinterland*. Assim, na procura de um aumento da conectividade e da completa integração da rede de transporte, assiste-se ao crescimento e prosperidade de determinados lugares e ao declínio de outros.

FIGURA 6 - MODELO DE TAAFFE, MORRIL E GOULD



Fonte: Adaptado de HOYLE, B. e SMITH, J. (1998).

QUADRO 5 – INTERPRETATIVO DO MODELO DE TAAFFE, MORRIL E GOULD

Características		Relação Transporte - Desenvolvimento
1ª fase Portos dispersos	- Presença de portos dispersos ao longo da costa, de pequena dimensão e sem ligações ao <i>hinterland</i>	Pontos iniciais de contacto político e económico
2ª fase Início da penetração e concentração	- Concentração portuária e desenvolvimento de ligações rodoviárias e ferroviárias para o interior	
3ª fase Progressão das ligações terrestres	- Desenvolvimento de <i>feeders</i>	Atravessamento ou ligação a localizações com significado político e económico;
4ª fase Início da interconexão das vias	- Desenvolvimento das inter-ligações dos pontos do interior	Crescimento ou declínio daquelas localizações
5ª fase Completa interconexão	- Finalização das inter-ligações dos pontos do interior	
6ª fase Emergência de grandes vias estruturantes	- Emergência de eixos prioritários; - Progressiva concentração portuária, em função das ligações ao <i>hinterland</i> - Emergência de uma hierarquia portuária	Maturidade económica e do sistema político

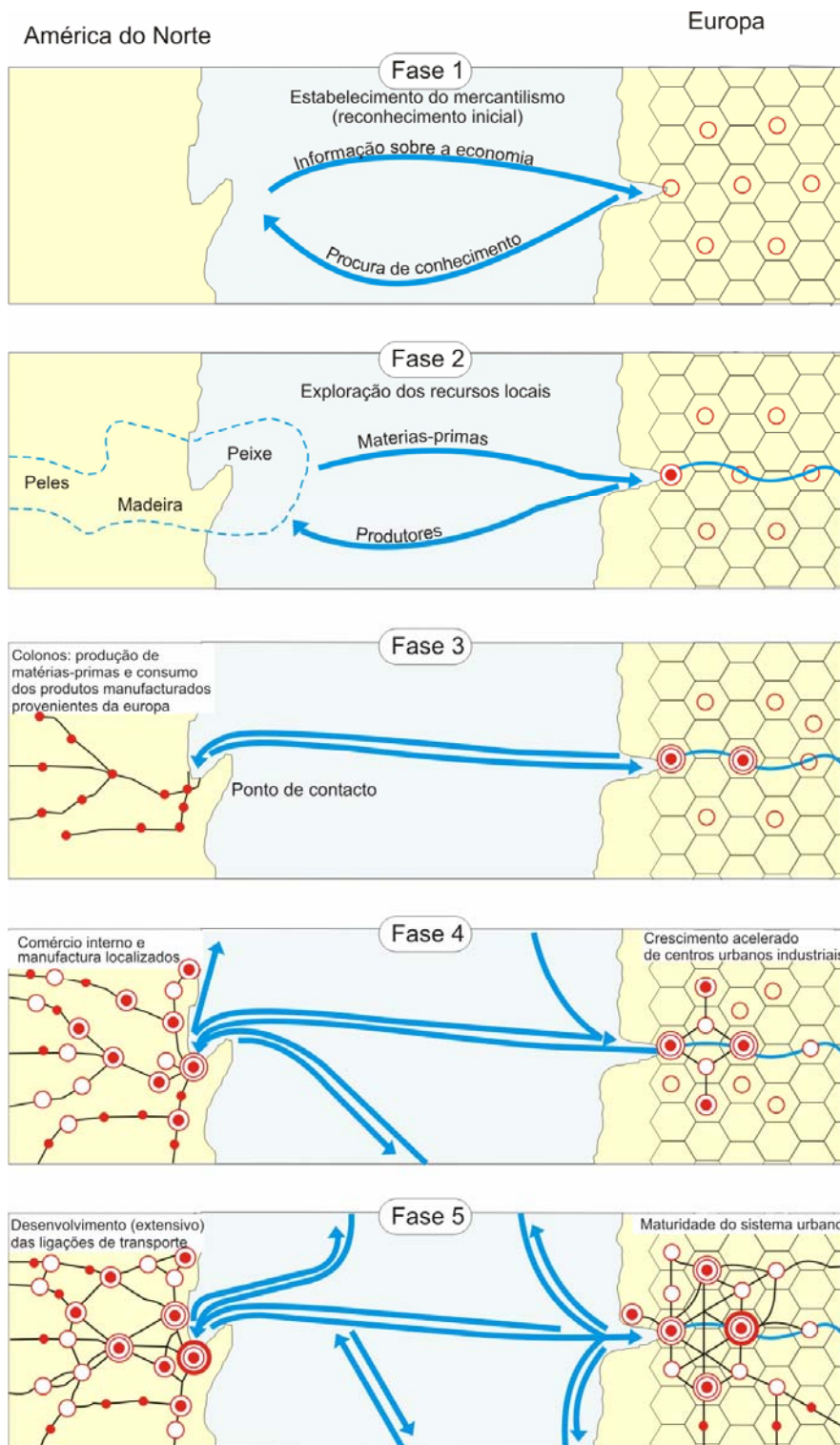
Fonte: Adaptado de HOYLE, B. e SMITH, J. (1998).

1.4.2 – O MODELO DE VANCE

Vance em 1970 propôs um modelo baseado, essencialmente, na evolução do comércio entre os continentes Europeu e Americano, para ilustrar o desenvolvimento das redes de transporte e a evolução da hierarquia urbana na costa Leste da América do Norte.

Para HOYLE e SMITH (1998, p.17), a importância deste modelo reside no facto de ele sublinhar o impacto das forças exógenas na evolução das redes de transporte e nos padrões espaciais associados.

FIGURA 7 – MODELO DE VANCE



Fonte: Adaptado de HOYLE, B. e SMITH, J. (1998).

QUADRO 6 – INTERPRETATIVO DO MODELO DE VANCE

Fase 1	- A acumulação de riqueza na Europa fomentou a expansão transoceânica de natureza exploratória.
Fase 2	- Início das rotas transatlânticas baseadas no comércio (de sentido único) de bens essenciais como peixe, peles e madeira.
Fase 3	- A partir de 1620, em resultado do desenvolvimento de uma ocupação permanente na América do Norte, o comércio processa-se agora nos dois sentidos, com o início, naqueles aglomerados, da produção destinada à exportação e consumo de produtos manufacturados de uma Europa em rápida industrialização. - Estabelecimento de ligações de transporte internas, ainda que limitadas e orientadas para a costa, seguindo uma forma linear.
Fase 4	- Desenvolvimento do comércio interno e da indústria interna. - Independência dos tradicionais aglomerados costeiros de ligação com a Europa e crescimento dos nós internos, baseados nas rotas de penetração via fluvial ou ferroviária.
Fase 5	- Domínio do comércio interno na América, verificando-se um desenvolvimento equiparado dos sistemas urbanos e de transportes na Europa e na América do Norte.

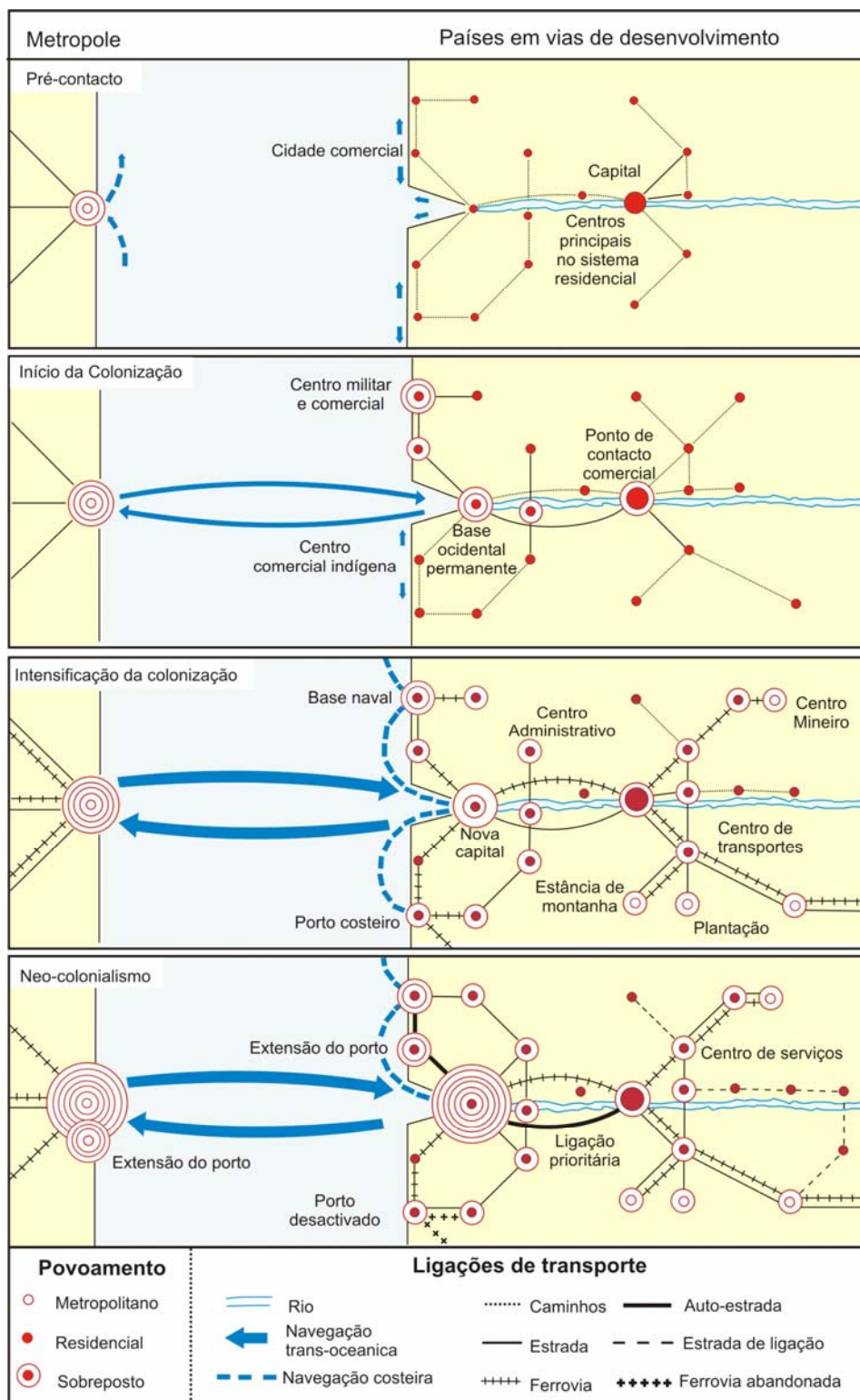
Fonte: Adaptado de HOYLE, B. e SMITH, J. (1998).

1.4.3 - O MODELO DE RIMMER

De acordo com HOYLE e SMITH (1998, p.18) o modelo desenvolvido por Rimmer, em 1977, constitui uma perspectiva alternativa e complementar ao modelo anterior e descreve o desenvolvimento de um sistema híbrido de transporte, característico do processo de colonização.

O modelo descreve o processo de reestruturação dos padrões de circulação e mostra a transformação do sistema indígena, ilustrando uma relação de interdependência através da qual as potências colonizadoras controlavam a troca de bens e serviços nos dois sentidos. A sua lógica contempla quatro fases na evolução das relações entre as metrópoles e os países em vias de desenvolvimento e a correspondente evolução dos sistemas de transporte.

FIGURA 8 – MODELO DE RIMMER



Fonte: Adaptado de HOYLE, B. e SMITH, J. (1998).

QUADRO 7 - INTERPRETATIVO DO MODELO DE RIMMER

Fase 1	Pré-contacto	Inexistência de ligações entre as metrópoles e os países do Terceiro Mundo, onde uma limitada rede de caminhos e vias navegáveis suportava um sistema sócio-económico e político relativamente restrito.
Fase 2	Início da Colonização	Estabelecimento de contactos directos por mar entre os dois tipos de Países (Desenvolvidos e em Desenvolvimento), sem grandes alterações nas sociedades dos Países em Desenvolvimento, já que os europeus privilegiam o domínio das rotas marítimas e o estabelecimento de entrepostos comerciais.
Fase 3	Intensificação do Colonialismo	Introdução de estradas e caminhos-de-ferro, instalações portuárias e nós de transporte terrestre; diversificação das actividades económicas (industrialização e agricultura comercial) e dos padrões de povoamento (incluindo uma rápida urbanização)
Fase 4	Neo-colonialismo	Intensa diversificação da superfície de desenvolvimento económico dos Países em Vias de Desenvolvimento e manutenção das ligações comerciais com as ex-metrópoles. Modernização dos sistemas de transporte dos Países em Vias de Desenvolvimento, incluindo já elementos de racionalização, adaptação e selectividade dos investimentos como resposta às alterações da procura.

Fonte: Adaptado de HOYLE, B. e SMITH, J. (1998).

1.5 – CIDADES PORTUÁRIAS

A análise da relação entre o porto e a cidade obriga a considerar uma grande diversidade de aspectos – sociais, territoriais e económicos – para percebermos de que forma o porto e as influências marítimas moldam os padrões espaciais e sociais da cidade portuária.

Citando HOYLE e SMITH (1998, p.25) *“O termo cityport é por vezes usado para acentuar a interdependência das formas e funções da cidade e do transporte em localizações onde as facilidades portuárias fornecem a original raison d’être para o estabelecimento da cidade”*.

“O conceito de cidade-portuária deriva da associação estreita entre um porto e a cidade da qual é componente principal. Esta associação pode ser recente ou decorrer de uma forte tradição histórica; pode ser variada e complexa ou limitada e quase insignificante; e pode ser interpretada em termos espaciais, temporais, funcionais, sociais, económicos ou de planeamento.” (HOYLE e PINDER: 1981, p.2).

A existência de um porto numa cidade não é condição suficiente para dar origem a uma cidade portuária: a cidade-porto existe *“...quando o porto cria uma comunidade*

urbana bem distinta, um meio único, porque ele é verdadeiramente determinado pela função portuária.” (SEASSARO: 1993, p.11).

Ou seja, como refere SEASSARO baseando-se em VANCE (1977), muitas comunidades que dispõem de serviços portuários podem existir durante um largo período antes de se assumirem como cidade-porto. Igualmente, uma comunidade urbana pode ultrapassar o carácter de cidade-porto na sua evolução, apresentando-se como uma cidade generalista, onde a função de porto deixa de ser a principal função organizadora da cidade.

A compreensão da cidade portuária actual obriga à consideração de categorias de análise mais complexas, para perceber as relações da cidade, que conheceu mutações profundas, e de um porto, que também evoluiu quanto às mercadorias, tecnologias e técnicas de movimentação e de armazenagem, assim como aos próprios espaços onde se realiza a função portuária.

Historicamente, os portos e as cidades portuárias jogaram um importante papel no desenvolvimento do mundo moderno, constituindo-se como os principais nós de uma rede à escala de fluxos global.

Para SEASSARO (1993, p.12), é importante considerar um outro tipo de complexidade espacial da função portuária mais recente, a qual ultrapassa a escala da cidade ou da própria região. Esta nova complexidade espacial das funções portuárias deriva do facto de os portos constituírem os nós de uma rede de fluxos (comerciais, financeiros, de mercadorias e de informação, etc.), à escala mundial. O aumento e a diversificação dos fluxos têm provocado modificações na dimensão e no centro de gravidade da rede e na hierarquia dos nós.

SEASSARO remete-nos para a complexidade espacial da função portuária associada à tradicional dimensão mundial dos tráfegos portuários; ao facto de os portos constituírem os nós de uma rede que desde sempre serviu a economia mundial; e ao modo como as modificações de dimensão no centro da economia mundial provocaram uma maior extensão da rede e da hierarquia dos nós portuários, facto ainda mais acentuando com a actual globalização da economia.

Para esta análise é conveniente distinguir as funções materiais ou *hard* da actividade portuária (transporte de mercadorias de porto a porto, operações de encaminhamento até ao porto, carregamento e descarregamento), das funções imateriais ou *soft* (que dizem respeito à pesquisa, à conservação e à expansão do espaço de influência do porto, ou à comercialização da função material de "porto" pelo terciário portuário) (SEASSARO: 1993, p.12).

Ainda de acordo com SEASSARO (1993, p.12), face ao desenvolvimento dos meios informáticos e da telemática, a proximidade do porto já não é um factor fundamental para a maioria das funções do tipo *soft*. Entre os factores determinantes para a localização destas actividades destacam-se a existência de sinergias resultantes da concentração de funções de direcção e financeiras, de fluxos comerciais e de informação e de serviços sofisticados, nem sempre disponíveis na maioria das cidades portuárias. Ou seja, as funções *soft* podem renunciar, se necessário, à sua implantação "*natural*" em benefício de uma melhor localização na rede internacional de trocas e de comercialização.

A concentração destas actividades ou funções nas cidades que ocupam uma posição hierárquica dominante ao nível internacional pode contribuir para a decadência das cidades portuárias. Neste caso, a "*cidade portuária*" poderá perder as suas actividades e características tradicionais, tornando-se progressivamente, numa "*cidade generalista*" com uma base económica desarticulada ou diversificada (SEASSARO: 1993, p.13).

ALVARGONZALEZ (1985, p.7) reconhece que o peso das funções portuárias na funcionalidade da cidade é muito variável, distinguindo cidades com "*funções portuárias dominantes*" e outras de "*vocação portuária reduzida*", dentro de um contexto de indústrias continentais ou de orientações terciárias fortes (caso das grandes capitais económicas).

QUADRO 8 – CLASSIFICAÇÃO DAS CIDADES PORTUÁRIAS

Tipo	Funções dominantes	Características principais
A	- Funções do tipo <i>hard</i> e <i>soft</i> e mistura de actividades económico-produtivas.	- Liderança internacional ao nível dos sectores económicos, financeiros, tecnológicos e das comunicações.
B	- Funções do tipo <i>hard</i> e mistura de actividades de produção.	- Função terciária pouco desenvolvida e dificuldade de afirmação no plano internacional e das comunicações.
C	- Apenas funções portuárias do tipo <i>hard</i> .	- Cidades portuárias tradicionais ou terminais portuários "ad-hoc" construídos próximos de cidades importantes.
D	- Apenas funções portuárias do tipo <i>hard</i> e <i>soft</i> .	- Cidade monofuncional ocupando uma posição de topo na hierarquia das cidades portuárias e das comunicações.

Fonte: Adaptado de SEASSARO (1993).

As cidades portuárias dos tipos A e B integram uma grande variedade de redes. A importância das cidades do primeiro tipo advém das funções portuárias de tipo *soft*, enquanto as do tipo B, pelas razões inversas, terão poucas probabilidades de se afirmar no plano internacional. O tipo C corresponde a cidades portuárias subalternas e em decadência, e os tráfegos movimentados podem variar entre os banais e os altamente especializados. Por último, as cidades monofuncionais, altamente especializadas, exigem um elevado nível de internacionalização, comunicação e direcção, pelo que apenas devem ser analisadas e discutidas num plano meramente teórico (SEASSARO: 1993, p.13).

1.5.1 – TRANSFORMAÇÃO E RECONVERSÃO DOS ESPAÇOS PORTUÁRIOS

A transformação dos grandes portos urbanos, fruto das evoluções verificadas nos transportes marítimos, constituiu um interessante tema da renovação urbana recente e um importante instrumento de desenvolvimento urbanístico das cidades portuárias, permitindo o desencadear de operações urbanísticas de maior ou menor dimensão com impactes significativos na cidade e na vida dos seus habitantes.

O movimento de transformação dos grandes portos urbanos surge nos EUA nos anos 60, mas apenas se generaliza a outras regiões do Mundo, nos finais dos anos 70. Esta fase corresponde ao início das grandes operações de reconversão urbanística das áreas portuárias centrais que se encontravam desaproveitadas e degradadas ambientalmente.

“As relações funcionais e físicas entre cidade e porto foram-se modificando historicamente de acordo com a evolução da função portuária, a composição e a integração da economia da cidade, a inserção da cidade no sistema de relações e fluxos (de mercadorias, de pessoas e de informações que se cruzam nos pontos nodais das redes)...” (SEASSARO: 1993, p.11)

Como refere CHALINE (1993) *“Na maior parte das cidades-porto, até à idade industrial, a centralidade procedia organicamente do porto, da intensidade das suas trocas e do seu dinamismo, e os edifícios contendo as funções centrais e marítimas localizavam-se na proximidade do porto ou na sua vizinhança próxima.”*

Este padrão de localização funcional contribuiu para que, durante os séculos XVII, XVIII e XIX, se configurasse uma centralidade específica das cidades-portos caracterizada pela presença da Capitania, da Alfândega, da Câmara de Comércio e das Companhias de Navegação. Nos portos mais consideráveis destacavam-se ainda as bolsas de matérias-primas, primeiros elos de uma cadeia de actividades de negócios e de finanças. (CHALINE: 1993, p.79).

Com a idade industrial muitas actividades centrais, mesmo que marítimas, afastaram-se da água, dando lugar às actividades de armazenagem e de manutenção, assistindo-se, por vezes, à continuação de alguns elementos-chave. Neste período, assistiu-se à especialização e ao aumento da complexidade das diferentes funções associadas às actividades marítimas e portuárias, distinguindo-se os órgãos de gestão das instalações, dos navios e das mercadorias (autoridades portuárias, armadores, consignatários, transitários, agentes de alfândega) e órgãos de execução das tarefas portuárias (serviços oficiais dependentes das administrações portuárias, serviço de pilotos, e de estiva).

Por outro lado, verifica-se a instalação de algumas funções que dependem directamente da proximidade do porto, nomeadamente as companhias e os agentes de navegação ou os bairros de trabalhadores.

As transformações estruturais que se registaram nos portos durante a última metade do século XX tiveram impactos distintos na estrutura urbana. ALEMANY (1989, p.38) identifica duas situações distintas:

- a) *“Os portos antigos, naturais ou artificiais, encravados na cidade, evoluíram lentamente com ela, imprimindo-lhe aos poucos um carácter e um ambiente*

específico aos bairros adjacentes.” Muitas destas infraestruturas, de capacidade limitadas face às necessidades actuais dos tráfegos, foram reconvertidas para outros usos portuários – portos de recreio, portos desportivos – ou para actividades relacionadas com o lazer.

- b) A deslocação total ou parcial das infraestruturas portuárias e do tráfego marítimo para outros espaços mais afastados da cidade, que obrigou alguns organismos ou serviços ligados ao porto a repensar a sua localização, conduzindo, em muitos casos, a uma abertura das áreas ribeirinhas às funções urbanas e permitindo a instalação de novas actividades – *“...as zonas modernas dos novos portos, afastados frequentemente da cidade histórica, com grandes docas e superfícies terrestres dedicadas à indústria e ao armazenamento (refinarias, siderurgias, contentores, graneis sólidos, etc.) produzem importantes impactos territoriais nas regiões onde se fixam, no entanto, não apresentam uma incidência urbanística tão intensa como nos primeiros.”*

Reportando-se a esta última situação em que se verifica a deslocação das infraestruturas portuárias, CHALINE (1993, p.80) identifica três tipos de impactes na estrutura funcional da cidade:

- a) Relocalização na proximidade dos equipamentos portuários novos; trata-se de uma escolha quase imposta para certos serviços, como as alfândegas, os transitários, os serviços de navegação;
- b) Manutenção na localização inicial, mais urbana – comportamento que se verificou, regra geral, em relação às sedes de companhias marítimas, seguradoras ou financeiras;
- c) O desaparecimento, devido à cessação de actividade, de uma grande parte de pequenos serviços, nomeadamente funções associadas à frequência das tripulações (bares, comércio, ...); nestes casos, foi possível a sobrevivência e o desenvolvimento de um terciário *“lúdico”*, através da sua adaptação a uma clientela mais turística que marítima.

Na Europa, começavam a ser perceptíveis os sinais de deslocalização de actividades portuárias, sem que, no entanto, se atribuisse grande importância às frentes-de-água. O interesse por estes espaços privilegiados surge nos anos 70, mas a crise económica impediu a realização de grandes investimentos, levando ao seu *“esquecimento”*.

Tais aspectos explicam o declínio e o consequente abandono de alguns espaços portuários, porém não justificam o ritmo crescente a que são desencadeadas as operações de transformação urbanística destes espaços, através da afectação de novos usos. Para alguns autores, as alterações comportamentais por parte da população, dos responsáveis públicos e dos agentes económicos privados são fundamentais para a consciencialização da importância destas operações.

RILEY e SHURMER-SMITH (1988, p.38-50), conjugando contributos de vários autores, estabelecem duas abordagens possíveis para a explicação da transformação dos portos e reconversão das frentes aquáticas: *“Análise de Cima para Baixo”* (*Top-Down Approach*) e *“Análise de Baixo para Cima”* (*Bottom-Up Approach*).

A primeira hipótese – *“de cima para baixo”* – relaciona-se com motivos de ordem internacional, nacional ou regional, que estariam na base do desencadeamento das operações de reconversão urbano-portuária.

A segunda abordagem – *“de baixo para cima”* – evidencia os factores locais como determinantes nas intervenções de revitalização, face à necessidade imprescindível de execução espacial dos processos, que são necessariamente de cariz local. Estes factores determinam a diversidade das intervenções portuárias, na medida em que a reacção às disposições dos governos, do capital e da sociedade são únicas, de acordo com aspectos históricos, culturais e mesmo físicos.

Alguns autores procuram identificar e analisar as atitudes que estão no despoletar dos projectos de reconversão nas frentes de água (VALLEGA, 1993). Este autor identifica quatro atitudes-tipo associadas a estas mudanças

1. Capacidade de percepção da mudança do ambiente externo e impulsos daí decorrentes, ligados aos usos dos recursos costeiros, e capacidade de reagir através da formulação de estratégias que permitam obter vantagens das novas oportunidades criadas;
2. Iniciativa de mudar de actividades tradicionais para outras mais recentes, resultantes da desindustrialização e consequente terciarização. De acordo com TWEEDALE (1988, p.189) esta atitude interage com a propensão ao investimento a partir de centros de decisão e financeiros, com vista ao lucro imediato e à especulação;

3. Expectativa no futuro, no sucesso económico e no melhoramento da imagem do local;
4. Percepção da relação Homem-Meio, que surge nos anos 60 e adquire maior expressão com a crise energética dos anos 70 e com a consciencialização para os problemas ambientais e ecológicos.

A mudança de atitudes, ou de mentalidades, tem a ver com a importância atribuída à natureza e com o desenvolvimento de preocupações e tendências ambientalistas ou ecologistas.

A cidade foi, muitas vezes, encarada apenas como um espaço de cultura – a cidade cultural. Com o crescimento e desenvolvimento das cidades, foram-se agravando os problemas sociais e económicos, mas também os ambientais. Face à artificialidade dos espaços urbanos, grande parte dos seus habitantes tendem a privilegiar, cada vez mais, o contacto com a natureza e os espaços naturais, sendo a água um dos elementos mais expressivos e representativos nesta matéria, quer se encontre nas áreas internas da cidade, nomeadamente nos parques urbanos, lagos, cascatas, fontanários, quer nas suas envolventes próximas.

O facto de o porto ser encarado como um espaço de mediação entre a cidade, os habitantes e a água, e ao mesmo tempo contribuir para a identidade e a especificidade da cidade, originou uma questão ideológica ligada à conservação e valorização do património cultural e construído e à apropriação dos territórios portuários, por parte da cidade e dos seus habitantes.

1.5.2 – MODELOS DE TRANSFORMAÇÃO E RENOVAÇÃO PORTUÁRIA

De acordo com os processos de planeamento e gestão adoptados é possível a identificação de alguns modelos que, apesar de algumas excepções, correspondem a grandes regiões geográficas, uma vez que reflectem a organização institucional e económica dos diferentes países.

Nos países asiáticos é corrente assistir-se à desafecção total e à deslocação dos antigos portos para novos espaços, permitindo a realização de grandes operações de renovação e desenvolvimento urbano-multifuncionais.

O Modelo Norte-americano¹² assenta na transformação de pequenas partes de um conjunto maior, dificultando, por vezes, o estabelecimento de sistemas de referências. Baseiam-se, regra geral, na criação de equipamentos e imagens para o turismo de massas, assentes na construção intensiva e suportadas por grandes parques de estacionamento.

Na Europa, apesar das poucas concretizações, a existência de um grande número de projectos permite a identificação de traços comuns. A grande maioria dos projectos europeus assenta na discussão de linhas gerais de reconversão para todo o espaço, mas desenvolve-as por partes. Mantém-se, geralmente, o ambiente singular do porto, dominando a preocupação com a envolvente urbana e a tentativa de oferecer uma imagem de conjunto que permita posteriormente o desenvolvimento sectorial¹³.

Os processos de gestão podem variar de acordo com a complexidade e a dimensão da intervenção a realizar, sendo comum assistir-se a processos de gestão fragmentada, nas transformações de pequena escala, e a processos de gestão unitária, típicos das grandes operações de renovação urbana e que obrigam à constituição de equipas específicas para o seu planeamento e implementação¹⁴.

¹² Representado por Baltimore, N.Y., Boston, e com algumas diferenças, no Canadá - Vancouver, Toronto e Montreal.

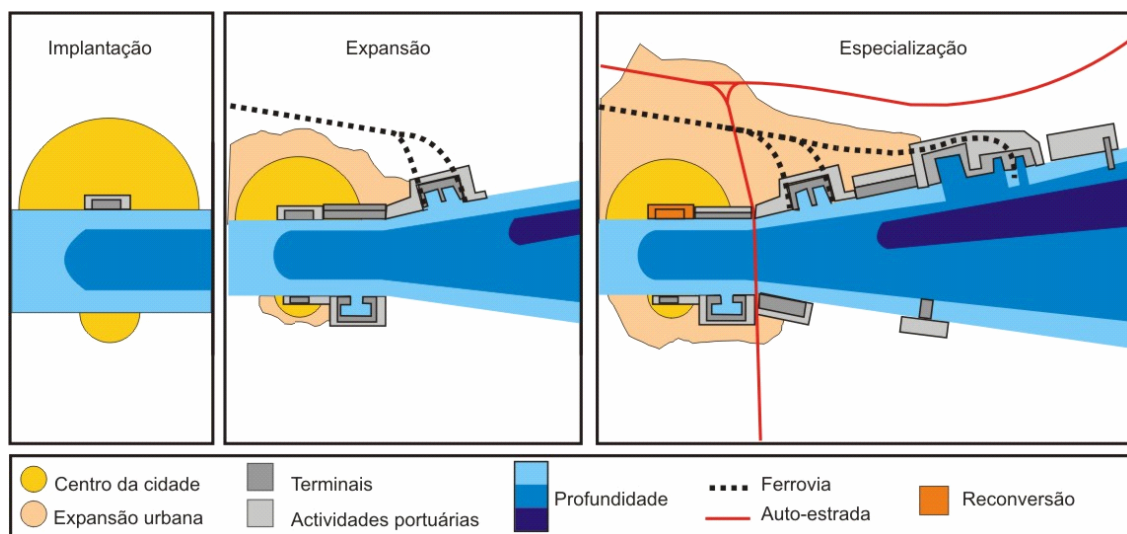
¹³ Mesmo o caso das *Docklands*, caracterizado pela intervenção maciça e pela desregulamentação, obedece a critérios de ordenamento mais gerais que procuram assegurar a coerência de toda a operação.

¹⁴ London Docklands Development Corporation (2000) - Royal Commission of Toronto Waterfront - Port 2000, Barcelona.

1.5.2.1 – OS MODELOS DE HOYLE E ANYPORT

Uma das referências nesta matéria é o modelo Anyport, inicialmente desenvolvido por BIRD¹⁵, em 1963, o qual, com base na evolução dos portos britânicos, estabelece um padrão de crescimento das infraestruturas portuárias ao longo dos tempos. (HOYLE e SMITH: 1998, p.26).

FIGURA 9 – O MODELO DE ANYPORT



Fonte: Adaptado de <http://people.hofstra.edu/geotrans/>

O autor estabeleceu um modelo de seis etapas para explicar a evolução dos portos, representadas pelo desenvolvimento das suas infraestruturas e pelas alterações nos *layouts*.

Ainda que o modelo se baseie na evolução de um porto fluvial, e mesmo que a evolução de vários portos possa não respeitar sempre esta sequência, tal funciona como referência importante, permitindo enquadrar os casos especiais.

A validade do modelo *Anyport* foi reconhecida por Hoyle que, em 1983, o adaptou para explicar a evolução do sistema portuário na África Oriental (Quênia e Tanzânia).

¹⁵ BIRD, J.H. (1963) – The Major Seaports of the United Kingdom – Hutchinson, Londres.

QUADRO 9 – INTERPRETATIVO DO MODELO ANYPORT

Modelo Original		Características	Modelo Adaptado
Reino Unido (Bird, 1963)			
Implantação	I Primitiva	- Corresponde à existência pequenos cais adjacentes ao centro urbanos, com a presença de algum comércio e armazenagem	Tráfego costeiro
	II Expansão dos cais na continuidade do porto primitivo	- Verifica-se a expansão dos cais e, posterior, construção de novas docas e cais, como resposta ao crescimento dos tráfegos de passageiros e mercadorias.	Primitivo
	III Construção de cais na continuidade do porto primitivo	- Este deve-se também à integração das ligações ferroviárias e, consequente, alargamento da acessibilidade ao <i>hinterland</i> .	Extensão dos cais na continuidade do porto primitivo
	IV Construção de docas	- Verifica-se uma importante expansão das actividades relacionadas com o porto, incluindo as actividades industriais.	Desenvolvimento de novos cais
	V Desenvolvimento de novos cais	-	Especialização dos cais
Especialização	- O crescimento do número e dimensão dos navios especializados, onde se destaca o fenómeno da contentorização, obriga à dotação de infra-estruturas portuárias de recepção e manuseamento.		Contentorização
	VI Especialização dos cais	- Assiste-se à saída das actividades portuárias das suas localizações originais, que são, então, sujeitadas a operações de reconversão dos portos.	





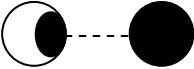




Fonte: HOYLE, B. e KNOWLES, R. (1998) .

HOYLE (1988, p. 3-19) sintetiza a história da relação cidade-porto em cinco estádios de evolução, sendo possível distinguir fases de maior aproximação ou de afastamento entre os dois organismos.

O “*Porto Urbano Primitivo*” traduzia a situação existente até à eclosão da Revolução Industrial, em que o porto e a cidade se misturavam, desenvolvendo-se a maior parte da vida urbana em torno da actividade portuária.

Depois desta fase, assistiu-se à “*Expansão Portuária*” caracterizada pelo crescimento das infra-estruturas e pelo incremento da actividade comercial e industrial do porto, durante a qual este se desenvolve sem clara ligação física com a cidade.

QUADRO 10 – ESTÁDIOS DE EVOLUÇÃO DO INTERFACE CIDADE-PORTO

ESTÁDIO	CIDADE 	PORTO 	PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
I. Porto Primitivo			Até ao séc. XIX	Forte associação espacial e funcional entre a cidade e o porto
II. Expansão da cidade-porto			Séc. XIX - Princípios do séc. XX	O rápido crescimento portuário comercial e industrial obriga os portos a desenvolverem-se para além dos perímetros urbanos, com cais lineares e indústrias de transformação de matérias-primas
III. Cidade-Porto industrial Moderna			Meados do séc. XX	O crescimento industrial (sobretudo refinarias), e a introdução dos terminais de contentores e de ro-ro, exigem a separação entre o porto e a cidade e maiores espaços
IV. Retirada da Frente Aquática			1960 - 1980	As alterações nas tecnologias marítimas induzem o crescimento de áreas de desenvolvimento industrial separadas fisicamente do porto
V. Redesenvolvimento da Frente Aquática			1970 - 1990	Os grandes portos marítimos modernos consomem vastas áreas terrestres e marítimas, levando à reconversão urbana das áreas centrais

Fonte. Adaptado de HOYLE, B. (1988).

A revolução energética e tecnológica do princípio do século XX obrigou à “*Modernização do Porto Industrial*” e contribuiu para uma metamorfose visual portuária e para a separação entre a cidade e o porto. Esta separação acentua-se a partir dos anos 60, com a “*Retirada da Frente Aquática*”, caracterizada por uma deslocação das instalações portuárias para espaços mais amplos, fora das áreas centrais das cidades, na busca de maiores acessibilidades e disponibilidade de espaços.

A deslocação das actividades portuárias para outros espaços nas periferias das cidades contribuiu para a desafecção de importantes espaços e para o abandono de instalações portuárias tradicionais, possibilitando o último estágio de evolução do interface cidade-porto, ou seja, o “*Redesenvolvimento da Frente Aquática*”.

Para além dos aspectos referidos, alguns factores locais são importantes para perceber a dinâmica de determinados processos de reconversão das áreas portuárias, quer no que se refere aos seus prazos, quer no que se refere às suas soluções (funcionais, urbanísticas e arquitectónicas) e às formas de promoção.

Entre os diferentes aspectos destacam-se a posição geográfica do porto e das áreas a reconverter, em termos da interacção com outros espaços ao nível regional, nacional e internacional, assim como a centralidade, cooperação e concorrência.

As condições ou características externas ao plano da área objecto de intervenção, nomeadamente as condições físicas do local – a forma, a dimensão e a localização relativa do porto face à cidade – proporcionam um conjunto de características únicas, podendo potenciar ou condicionar as soluções e os resultados das operações de reconversão e, portanto, o papel futuro da área a reconverter.

Simultaneamente, a relação entre o porto e a cidade é condicionada, em muitos casos, pelas infraestruturas existentes, nomeadamente pelas auto-estradas e vias-férreas. Estas grandes infraestruturas, bem como os fluxos transversais entre os espaços urbanos e portuários, funcionam como barreiras que dificultam a articulação entre estes espaços, colocando problemas de muito difícil solução e condicionando as soluções urbanísticas e funcionais.

1.6 – POLÍTICAS PORTUÁRIAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Segundo HUSAIN o significado económico dos portos assenta não apenas no emprego e valor acrescentado, directamente gerado pelas actividades portuárias, mas também em resultados indirectos que podem providenciar um forte estímulo à economia regional (HUSAIN: 1981, p.224).

“Todos os portos, considerados individual ou colectivamente, evidenciam o papel determinante da função portuária no desenvolvimento económico nacional e regional, e a necessidade de manter e valorizar a posição competitiva de cada porto nos sistemas de transporte terrestre e marítimo do século XX.” (HOYLE e SMITH: 1998, p. 26).

Apesar de, em termos teóricos, as metodologias para a determinação dos impactes da actividade portuária não levantarem grandes contradições, o principal problema coloca-se na sua aplicação prática. A primeira dificuldade prende-se com a selecção e a identificação dos elementos a considerar na análise, de acordo com o seu grau de relação com a actividade portuária.

Neste contexto é possível destacar três grandes grupos de actividades:

1) Actividades directamente ligadas ao porto

São as actividades ligadas à recepção dos navios, à sua carga e descarga, à armazenagem e ao transporte; encontram-se, pois, de um modo geral, ligadas ao transporte marítimo.

2) Actividades indirectamente ligadas aos portos

São as actividades que se implantam no espaço portuário e também no seu exterior, mas que apresentam grande dependência do transporte marítimo de mercadorias ou da localização portuária para desenvolver a sua actividade, como é o caso das indústrias de construção e reparação naval.

3) Actividades induzidas pelo porto

São as actividades de carácter mais generalista, que servem de apoio ao porto e às actividades e trabalhadores associados ao seu funcionamento (seguradoras, transportes rodoviários, restauração, etc.).

Como se verifica, o impacto económico de um porto exerce-se mesmo nas actividades situadas fora do espaço portuário e sem ligação ao transporte marítimo. Apesar de a importância do porto decrescer com o aumento da distância no *hinterland*, o desenvolvimento das redes de transportes terrestres possibilitou que regiões mais extensas beneficiassem das vantagens resultantes da existência e funcionamento dos portos. Neste contexto destacam-se, por exemplo, as indústrias e outras actividades agrícolas ou comerciais localizadas no *hinterland* do porto e que beneficiam das facilidades de transporte e da diminuição dos custos do transporte marítimo nas suas operações de importação ou exportação.

Apesar da aparente facilidade que resulta da explicação teórica, a determinação dos impactos indirectos e induzidos da existência de um porto numa região apresenta algumas dificuldades, podendo destacar-se dois tipos de problemas: o primeiro diz respeito à impossibilidade de identificar todas as actividades relacionadas indirectamente com o porto ou que beneficiam economicamente com a sua existência; o segundo resulta da dificuldade de quantificar, no conjunto do rendimento total gerado por estas actividades, qual a parcela que é explicada pela existência do porto.

A tarefa de quantificação real da importância económica dos portos e do seu peso na economia regional ou urbana é, contudo, mais facilmente conseguida nos portos de média e pequena dimensão, onde se torna mais viável identificar e delimitar as diferentes actividades económicas ligadas directa e indirectamente ao porto e analisar seu contributo em termos de emprego e rendimentos.

A forma de organização dos sistemas portuários varia de país para país de acordo com as políticas e os modelos de gestão portuária adoptados, os quais são determinados por factores políticos, sociais, económicos e históricos. As diferentes abordagens traduzem-se em diferenças na concepção, na organização e o desenvolvimento dos sistemas portuários (organização interna, funções a desempenhar, relações de complementaridade e concorrência entre portos, papel a desempenhar pelos poderes públicos e pela iniciativa privada, etc...).

De acordo com HENRIQUES (1993, p.26) *"Tradicionalmente, duas teses sobressaíram na definição das políticas portuárias e na arrumação das estruturas que compõem cada sistema portuário, o que equivale a diferentes conceitos de porto"*

(HENRIQUES: 1993, p.26). Esta ideia é também defendida por POLLOCK (1981, p.38) que distingue, em termos gerais, dois tipos de abordagem: uma de natureza micro-económica e outra de natureza macro-económica.

Na primeira, os portos são vistos como empresas, em termos da sua própria viabilidade económica e financeira, o que constitui uma preocupação primária. Esta filosofia corresponde à abordagem tradicional das políticas portuárias de países como o Reino Unido, a Irlanda ou a Dinamarca.

Trata-se de uma interpretação do porto numa perspectiva microeconómica, identificando-o como o espaço físico onde os navios são carregados e descarregados. A função essencial é a de transporte, pelo que os seus defensores apontam, como condições essenciais, a existência de bons acessos ao navio, o nível tecnológico dos equipamentos de carga e descarga e as condições de acessibilidade no *hinterland* portuário.

Uma outra abordagem à política portuária e ao papel a desempenhar pelos portos pode ser encontrada nos países onde estes se encontram sob a jurisdição de autoridades regionais ou municipais. *“Nestes casos, o interesse é focado na totalidade dos benefícios, directos e indirectos, resultantes da existência do porto, incluindo a geração de emprego, rendimentos, impostos e desenvolvimento económico em geral.”* (POLLOCK: 1981, p.38)

Nesta política, o porto é considerado como um pólo de desenvolvimento, através da sua capacidade de atracção de indústrias e outras actividades ligadas à função marítimo-portuária. *“A política portuária, neste caso, dá grande ênfase a uma estratégia que vise a localização de actividades industriais principais e subsidiárias e serviços na área portuária, bem como todas as que acrescentem valor à mercadoria.”* (HENRIQUES: 1993, p.27). Esta é a última abordagem adoptada nos maiores portos de águas profundas e nos pólos industriais portuários da Bélgica, França, ex-RFA, Holanda¹² e EUA. (POLLOCK: 1981, p.39).

¹² O grande desenvolvimento do porto de Roterdão, depois da II Guerra Mundial, é um dos exemplos mais notáveis desta perspectiva.

De acordo com esta perspectiva, os portos são encarados como uma componente da infraestrutura ao serviço de toda a economia da região (HUSAIN: 1981, p.224-225), logo, o seu desenvolvimento, a exemplo do que se verifica em relação às outras infraestruturas regionais, compete às entidades públicas, as quais participam, em maior ou menor grau, na administração do porto¹³.

Existe, contudo uma clara definição entre o papel que cabe aos poderes públicos e aos agentes privados: as entidades regionais, através das suas políticas de desenvolvimento, visam a manutenção da posição competitiva do porto – por meio de investimentos de capital, da manutenção dos canais de navegação, das ajudas à navegação, da construção das docas, dos cais e dos terraplenos portuários – e o incentivo ao desenvolvimento das actividades que contribuem para o crescimento económico regional; os agentes privados participam na exploração do porto, numa lógica de mercado livre, na qual as empresas competem pelo espaço e negócios e são responsáveis financeiramente pelas "super-estruturas"; esta competição entre operadores privados é encarada como um encorajamento para a eficiência e a manutenção da competitividade do porto.

O desenvolvimento portuário é geralmente abordado do ponto de vista das políticas dos diferentes governos nacionais, dos investimentos, da organização dos transportes marítimos e das decisões dos armadores, esquecendo-se, regra geral, os interesses e as expectativas legítimas das comunidades das regiões onde se localiza o porto.

Para PINDER (1981, p.181), *“(...) não se pode compreender o desenvolvimento e a expansão económica dos portos apenas à luz das teorias económicas, sendo necessário analisar a atitude da comunidade, que pode representar um factor limitativo no crescimento portuário.”* O autor vai mesmo mais longe, ao afirmar que as teorias de desenvolvimento económico deviam ser adaptadas para terem em conta o papel da opinião pública. *“Esta modificação poderia consistir na inclusão do conceito de “limite de tolerância” de uma dada comunidade, cuja influência varia no tempo e no espaço”* (PINDER:1981, p.181).

¹³ HUSAIN (1981, p.224-225) refere que em países como a Alemanha e na Holanda os interesses regionais são assegurados através da participação da região (Lander) nas maiores companhias (*holdings* que funcionam como companhias privadas e sem financiamentos públicos).

Este “*limite de tolerância*” está associado a uma cultura de maior participação cívica das comunidades na vida colectiva, associado a uma maior consciência ambiental, e encontra-se bem patente na oposição das comunidades locais a projectos de desenvolvimento de infraestruturas portuárias, motivados por problemáticas ambientais e pelo combate à poluição.

De acordo com TAKEL (1981, p.47), quanto mais complexas se tornam as sociedades, maior é o número de actividades que têm de ser asseguradas, maior a competição pelo espaço para diferentes actividades da comunidade (trabalho, lazer, educação, comércio e indústria) e mais provável será o recurso à aplicação de *standards*, particularmente de *standards* mínimos.

Na ausência de limites de disponibilidade de espaço, assim como de outros factores encorajando um movimento de concentração mais do que a dispersão, esta competição não constituirá um problema tão significativo no processo de planeamento, análises do uso do solo e de custo-benefício.

Por outro lado, o reconhecimento da importância dos portos e da navegação marítima justificou, para muitas comunidades e em algumas situações, que grupos de cidadãos se colocassem do lado do porto, defendendo a sua manutenção ou o desenvolvimento das suas infraestruturas.

Em Portugal, é possível identificar, na última década, estes dois tipos de atitude das comunidades face a projectos concretos de desenvolvimento portuário: a oposição, manifestada pela população de Setúbal e por grupos ambientalistas à constituição de um aterro nas margens do rio Sado para a implantação de um grande terminal de contentores no porto de Setúbal; a constituição, em meados da década de 90, de um associação cívica para defender a permanência e a operacionalidade do porto de Lisboa, contra algumas opções da Administração Portuária; em causa estava o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (POZOR) mandado elaborar pela Administração Portuária e que perspectivava a redução da actividade portuária e a urbanização de uma parte importante dos espaços portuários.

Noutro exemplo, que adiante retomaremos, ao longo do desenvolvimento do porto do Funchal é possível identificarem-se fases de maior ou menor intervenção por parte das

comunidades, assistindo-se, por vezes, a inflamadas discussões políticas e a tomadas de posição por parte da sociedade civil. Importará analisar e perceber de que forma estas atitudes e os movimentos que se lhe seguiram conduziram a alterações na política portuária e influenciaram o desenvolvimento do porto.

1.6.1 – ÁREAS PORTUÁRIAS E INDUSTRIAIS INTEGRADAS

Para HOYLE e HILLING (1984, p.5) “(...) a industrialização dos portos representa uma das principais áreas de interação entre funções portuárias e o processo comum de desenvolvimento urbano e regional”. Segundo ALEMANY (1989, p.39), esta opinião é também partilhada por VALLEGA¹⁴ para quem “(...) os sistemas portuários, ao constituírem elementos privilegiados na localização das indústrias, desempenharam, muitas vezes, o papel de autênticos motores de industrialização das suas regiões”.

A importância dos portos como factor de localização industrial levou os governos dos países desenvolvidos a dedicar especial atenção à problemática económica e territorial derivada dos efeitos das localizações industriais nas áreas portuárias, bem como aos fluxos de transporte gerados pela actividade portuária.

As MIDA's (*Maritime Industrial Development Areas*) ou ZIP's (*Zones Industrielles Portuaires*) correspondem às principais formas de desenvolvimento planeado da indústria pesada nas áreas costeiras. Estas estruturas foram importantes na transformação de matérias-primas importadas, constituindo um importante estímulo para o desenvolvimento regional e nacional e um importante factor no processo de urbanização das regiões costeiras. Entre as razões que despoletaram a sua criação, destacam-se:

- a) A revolução do transporte marítimo iniciada em meados do século passado e que levou ao desenvolvimento de enormes navios graneleiros (VIGARIÉ:1981, p.23), os quais reduziram drasticamente os custos do transporte de longa distância e revolucionaram por completo o transporte das matérias primas oriundas dos países em desenvolvimento;
- b) A existência de determinadas condições de localização, incluindo a integração espacial numa forte economia nacional, a existência de áreas extensas, acessos de água profunda para os navios modernos de grande dimensão,

¹⁴ VALLEGA, Adalberto (1980) – *Per una Geografia del Maré* – Mursia, Milão.

bons sistemas de transporte terrestre. De acordo com ALEMANY (1989, p.40), nos princípios dos anos 60 o *National Port Council* da Grã-Bretanha estimava que estas áreas deviam ter um mínimo de 2000 ha e molhes para atracação dos navios com 14 m de profundidade. Contudo, como refere o autor, apesar destas dimensões aparentemente gigantescas, as MIDA's desenvolvidas na Inglaterra e em outros países anglo-saxónicos, assim como as ZIP's em França, ultrapassaram em muito aquelas dimensões.

Segundo VIGARIÉ (1981, p.23) o desenvolvimento das Zonas Industriais Portuárias (ZIP's) é um dos factos económicos mais importantes dos últimos vinte anos. O reconhecimento da importância conferida por muitos países a este tipo de infraestruturas levou alguns países a seleccionarem, no âmbito dos seus planos económicos e infraestruturais, um pequeno número de portos ou de áreas industriais próximas para realizar investimentos destinados à sua conversão em MIDA's ou ZIP's.

A política francesa de ordenamento do território apoiou-se nos portos e particularmente na sua função industrial para desenvolver grandes pólos industriais – casos de Marselha-Foz, Havre e Dunquerque – onde grandes áreas industriais foram planeadas e ocupadas no contexto de uma política integrada de desenvolvimento regional. Noutros países, como os EUA, Inglaterra, Japão, Holanda, Bélgica e Alemanha desenvolveram-se projectos similares.

A partir de 1974, o desenvolvimento deste tipo de infraestruturas passou a ser questionado, face à crise energética global, mas também devido à própria evolução política mundial, em geral, e dos países menos desenvolvidos em particular (VIGARIÉ: 1981, p.24). Entre os factores que colocaram um entrave importante no desenvolvimento das MIDA's e ZIP's nos países desenvolvidos – segundo refere ALEMANY (1989, p. 40) – encontram-se as crises de alguns sectores produtivos de base e da construção e reparação naval, juntamente com o surgimento de novos padrões de localização nacional e internacional destas indústrias.

O surgimento das Zonas Industriais Portuárias provocou alterações significativas nos padrões do desenvolvimento industrial e na organização dos transportes sendo possível distinguir várias fases de evolução na criação e desenvolvimento das Zonas Industriais Portuárias. Esta evolução revela os mecanismos de arrastamento inerentes

ao funcionamento destas estruturas, daí a necessidade de as encarar como instrumentos de ordenamento territorial.

Para VIGARIÉ (1981, p.23) as áreas industriais planeadas que se localizam em espaços costeiros e identificadas como MIDA's desenvolveram-se apenas durante as décadas de 60 e 70, embora seja possível distinguir quatro fases ou tipos de crescimento, em função da rapidez das mudanças económicas e do desenvolvimento global:

- As primeiras MIDA's desenvolveram-se no delta do Reno, num contexto dominado pela indústria pesada¹⁵.
- Uma segunda geração, na década de 70, corresponde a uma preferência por indústrias ligeiras e funções comerciais, incluindo distribuição e armazenagem.
- A terceira geração corresponde ao desenvolvimento de zonas industriais portuárias nos países em desenvolvimento.

Actualmente, nos países desenvolvidos assiste-se à emergência de novas tendências, que podem justificar a aceção de uma quarta geração de zonas industriais; nestas, verifica-se a manutenção de certas indústrias pesadas tradicionais, mas incluem-se já um largo número de produtos e materiais semi-acabados importados, também de alta tecnologia, que são depois exportados.

¹⁵ O facto de esta região ter desempenhado um papel pioneiro na origem das zonas industriais portuárias, justifica a designação desta primeira geração como "The Rhine Model".

QUADRO 11 – FASES DE DESENVOLVIMENTO DE ZONAS INDUSTRIAIS PORTUÁRIAS

Período	Ciclo Kondratieff ¹⁶	Zona Industrial Portuária	Filosofia de desenvolvimento	Critérios de localização das indústrias
1955-1970	Período de rápido crescimento económico	1ª Geração	Modelo do Reno: desenvolvimento de vários projectos de zonas industriais ao longo do rio Reno, correspondendo a um modelo que teve por base a indústria pesada e que seria adaptado e aplicado em outras regiões da Europa e do Japão.	Grande dependência do custo do transporte
		2ª Geração	Diversificação industrial e limitação da poluição: reprovação de grandes projectos de zonas industriais, devido a pressões ambientais, tensões do mercado de trabalho e saturação da indústria pesada; predomínio de pequenas intervenções direccionadas para a recuperação de um sector da indústria ou região em crise; assiste-se a uma diversificação industrial, acompanhada do aumento das áreas dedicadas à armazenagem e da introdução de actividades comerciais	Mão-de-obra especializada Ligação estreita ao mercado Complexidade das trocas com outras indústrias e serviços
	Período de abrandamento económico		Desenvolvimento de zonas industriais portuárias nos países do Países em Desenvolvimento: este desenvolvimento industrial encontra-se ligado ao aproveitamento dos recursos e matérias-primas próprios e a um baixo nível tecnológico, à diversidade de sectores industriais e ainda a dimensões, áreas ocupadas e volumes de produção reduzidos;	Mão-de-obra barata Regulamentação ambiental menos restritiva Crescimento acelerado dos mercados
A partir da década de 80			Evolução das zonas industriais portuárias nos países desenvolvidos Taxas de crescimento menos significativas que em fases anteriores. Conservação das infraestruturas industriais necessárias para assegurar uma independência económica nos casos específicos em que não se verifique uma "redundância" com o desenvolvimento industrial dos países em desenvolvimento. Manutenção de certas indústrias pesadas tradicionais (apesar da redução do seu número e peso relativo), mas inclui já um largo número de produtos e materiais semi-acabados importados, também de alta tecnologia, que são depois exportados.	Forte dependência da exportação e importação por via marítima Dependência de inovação, alta tecnologia e investigação científica (com fraca representação nos países em desenvolvimento)
		4ª Geração		

Fonte: Baseado em HANAPPE, P. e SAVY, M. (1981).

1.6.2 – PORTOS FRANCOS E ZONAS FRANCAS

Desde muito cedo que cada país procurou tirar vantagens do estabelecimento de regimes fiscais e aduaneiros favoráveis, como forma de ajudar ao desenvolvimento do comércio internacional e daí retirar vantagens económicas. Como refere POLLOCK (1981, p.37) “...o conceito geral de zonas francas e o desenvolvimento das funções de entreposto, incluindo a transferência, armazenagem e reexportação de mercadorias, remontam, pelo menos, ao Período Romano”.

De uma forma geral, as estruturas francas constituem um espaço especial, perfeitamente delimitado, controlado e gerido com regras próprias e únicas em relação ao resto do território nacional. A União Europeia, de acordo com as suas directivas, trata as zonas francas e os depósitos francos como partes (zonas francas) ou locais (depósitos francos) do território aduaneiro comunitário, independentes do restante território. Nestes espaços, a presença de facilidades aduaneiras, a simplificação das formalidades associadas e a isenção de direitos de importação favorecem a redistribuição de mercadorias no interior e exterior da Comunidade e justificam a concentração de actividades relacionadas com o comércio internacional, constituindo, assim, um instrumento essencial da política comercial comunitária. (PÁEZ: 2002, p.37),

As estruturas francas representam uma forma de potenciar os benefícios económicos que podem resultar da existência da actividade portuária numa determinada região, pelo que a existência de um porto representa uma condição fundamental para a implementação e localização destas estruturas. Segundo POLLOCK (1981, p.38), o estímulo ao desenvolvimento deste tipo de estruturas, como meio de encorajar o desenvolvimento industrial e económico e a criação de emprego, verificou-se sobretudo a partir de finais da década de 60.

HILLING e BROWNE (1998, p.251) salientam a diversidade de áreas associadas aos portos, numa lógica “*duty free*”:

¹⁶ Nikolai D. KONDRATIEFF, economista soviético, dedicou-se nos anos 20 ao estudo de indicadores macroeconómicos nos países mais industrializados tendo identificado e caracterizado ciclos económicos longos. Identificou dois ciclos: um de crescimento e outro de abrandamento, que se sucedem. Tais ciclos estão associados a mudanças técnicas sistemáticas que implicam condições geográficas de produção muito diferentes, assim como mudanças ao nível social, político e regulamentar.

- a) Porto Franco;
- b) *Export Processing Zones* (EPZ's) que agrupam um considerável número de indústrias;
- c) *Foreign Trade Zones*;
- d) Zona Económica Especial (*Special Economic Zone*) – que apresenta funções adicionais de armazenagem e distribuição;
- e) Armazéns sob a operação das autoridades alfandegárias (depósitos francos);
- f) Fábrica com acesso ao cais, que recebe, processa e reexporta as mercadorias, sem o pagamento de tarifas alfandegárias.

Na transição para o século XIX, muitos portos desenvolveram-se como portos francos, procurando atrair navios e cargas e desenvolver o comércio. Estas estruturas francas portuárias dispõem de vantagens fiscais e aduaneiras, possibilitando uma simplificação dos procedimentos relativos aos navios e às mercadorias. As vantagens associadas ao desenvolvimento dos portos francos contribuíram para que, ao longo do séc. XX, se assistisse ao estabelecimento de “*zonas de comércio livre*” localizadas em pontos estratégicos dos fluxos de comércio internacional, como Gibraltar, Singapura e Hong-Kong (POLLOCK: 1981, p.37).

POLLOCK (1981, p.41) destaca como vantagens resultantes da existência de um porto franco:

- a) Eliminação dos atrasos causados pela aplicação das formalidades e procedimentos alfandegários em relação ao período de chegada e partida dos navios;
- b) Existência de benefícios comerciais, nomeadamente em termos de flexibilidade; é possível proceder a uma retenção das mercadorias no porto, segundo o princípio “*stock and sell*”, até que se registem as melhores condições comerciais para a sua reexportação, dada a inexistência de taxas ou garantias sobre o estacionamento da carga no porto.
- c) Mesmo que as mercadorias sejam, eventualmente, vendidas no interior do país, e não reexportadas, verificam-se também benefícios, na medida em os impostos só serão pagos aquando da saída das mercadorias do porto franco; do ponto de vista nacional, esta pequena quebra de rendimentos da alfândega (uma vez que os impostos são pagos mais tarde) é compensada pelos

estímulos ao desenvolvimento do comércio e à criação de emprego no porto franco;

- d) A maior atractividade dos portos francos em relação às mercadorias e o incentivo ao tráfego de *transshipment* pode tornar o porto mais atractivo para os armadores;

Por seu lado, o desenvolvimento de uma zona franca visa, sobretudo, dois objectivos principais: encorajar as trocas comerciais e aumentar os volumes de tráfego portuário, a exemplo do que já acontecia com os portos francos, e promover o desenvolvimento económico e o emprego.

O mesmo autor distingue duas categorias de zonas francas, que registaram um crescimento considerável na década de 70:

- a) Export Processing Zones (EPZ's) cujo principal objectivo é o aumento das exportações encaradas pelos governos dos países em desenvolvimento como importantes instrumentos ao serviço do desenvolvimento económico; *“Apesar de se continuar a verificar um aumento dos portos francos, nos anos recentes, o principal crescimento corresponde às EPZ's. Estas têm sido estabelecidas em função de uma variedade de razões, mas sobretudo para o encorajamento do desenvolvimento económico e do emprego.”*¹⁷ (POLLOCK: 1981, p.42).
- b) *Foreign Trade Zones*, cujo principal objectivo é encorajar o crescimento do emprego regional através da atracção de unidades transformadoras, cuja produção se destinava predominantemente para o mercado doméstico. Esta produção seria, na ausência destas zonas, desenvolvida em outros países¹⁸.

Apesar de, ao longo dos tempos, se identificarem diferentes fases no desenvolvimento das estruturas francas (associadas a diversos objectivos e estratégias), podemos dizer que as preocupações subjacentes à promoção destas estruturas coincidem, regra geral, com o incremento das exportações e o crescimento do emprego.

¹⁷ De acordo com POLLOCK podem distinguir-se diferentes tipos de desenvolvimento, existindo alguns portos francos que incorporam elementos que correspondem, na prática, a EPZ's.

¹⁸ MOORE, 1969 referido por POLLOCK (1981, p.38)

QUADRO 12 – CARACTERÍSTICAS DAS PRINCIPAIS ESTRUTURAS FRANCAS ASSOCIADAS DIRECTA OU INDIRECTAMENTE AOS PORTOS

	Zonas Francas		
	Portos Francos	EPZ's – Export Processing Zones	Foreign Trade Zones
Objectivos	<p>Aumento do tráfego Portuário</p> <p>Incremento do comércio</p>	<p>-Incremento do comércio</p> <p>-Desenvolvimento económico da região ou país</p> <p>-Criação de emprego;</p> <p>-Atração do investimento e localização por parte de empresas estrangeiras;</p>	<p>-Crescimento do emprego regional através da atracção de unidades industriais;</p> <p>-Assegurar as necessidades do mercado doméstico.</p>
Principais períodos de expansão	<p>Finais do séc. XIX e início do séc. XX</p>	<p>A partir da II Guerra Mundial</p>	<p>-Iniciaram-se nos finais da década de 60, mas desenvolvem-se sobretudo na década de 70.</p>
Expansão	<p>Europa (Ásia)</p>	<p>Pontos estratégicos das rotas marítimas internacionais</p>	<p>-EUA</p>
Localização	<p>Portos</p>	<p>Colon, Panamá</p>	<p>-Área independente do porto;</p> <p>-Integração numa área franca do porto meramente como zona de transbordo e armazenagem;</p> <p>-Localização em pontos do interior com boas acessibilidades (portos fluviais e aeroportos)</p> <p>-Preferencialmente no porto;</p> <p>-Diversificação da sua localização para pontos do interior.</p>
Vantagens	<p>-Libertação dos procedimentos alfandegários nas operações de descarga e saída dos navios;</p> <p>-Ausência de restrições à transferência de carga entre navios;</p> <p>-Redução e simplificação (por vezes ausência) da informação solicitada pelas entidades alfandegárias relativa à carga movimentada nos terminais ou armazenada no porto;</p> <p>-Ausência de taxas sobre as mercadorias em trânsito ou estacionadas no porto;</p> <p>-Minimização dos obstáculos impostos à movimentação do navio e da carga no interior do porto;</p> <p>-Importante eleito de atracção na captação de tráfegos.</p>	<p>-Justificam-se nos casos de portos muito fragmentados geograficamente, através da dispersão das suas infraestruturas e onde poderia ser, difícil controlar toda a área portuária como porto franco (caso de Singapura)</p>	<p>-Minimização das pressões ambientalistas, nos casos em que a EPZ se localize afastada de aglomerados populacionais;</p> <p>-Segurança das condições de investimento, incluindo a estabilidade nacional dos sectores económico e financeiro;</p> <p>-Vantagens fiscais;</p> <p>-Renditas mais moderadas dos terrenos e dos edifícios;</p> <p>-Minimização da burocracia nas operações do EPZ;</p> <p>-Espírito local empreendedor.</p> <p>- Captação de investimento produtivo que tendencialmente se localiza em países em vias de desenvolvimento</p>
Desvantagens	<p>-Maiores dificuldades no combate ao contrabando</p> <p>-Proibição de desenvolvimento de projectos imobiliários ou de comércio de retalho</p> <p>-Limitação da expansão e/ou diversificação da actividade das empresas aí localizadas</p>	<p>-Sujeitas a maiores limitações de espaço e apresentando limitações ao seu crescimento futuro.</p> <p>Este facto também pode aplicar-se aos portos francos quando não dispõem de áreas extensas</p>	<p>Requisitos de sucesso:</p> <p>-Disponibilidade de infraestruturas portuárias adequadas</p> <p>-Disponibilidade de áreas de terreno adequadas (mínimo de 40 ha)</p> <p>-Disponibilidade de mão-de-obra (barata)</p> <p>-Disponibilidade de unidades de armazenagem e industriais</p>

Fonte: Baseado em POLLOCK, E.E. (1981).

1.7 – ESPECIFICIDADES DAS REGIÕES INSULARES

1.7.1 – ILHAS, INSULARIDADE E ACESSIBILIDADE

As regiões insulares correspondem a territórios com características específicas face aos continentes e que devem ser devidamente tidas em conta quando se abordam questões relacionadas com os sistemas de transportes e as acessibilidades: a localização em pleno meio aquático, totalmente rodeadas por água, a distância face a outros territórios, o isolamento e as condicionantes ao nível da acessibilidade juntam-se para conferir uma tônica própria às ilhas, influenciando de forma decisiva a relação dos grupos humanos com o espaço e condicionando o desenvolvimento económico e social das sociedades insulares.

Como refere CAU (1999, p.322), o isolamento age como uma influência negativa no processo de desenvolvimento, devido ao aumentar das dificuldades e aos elevados gastos, e, em particular, porque impede a dinamização do sistema social e espacial.

Com o desenvolvimento actual dos sistemas de transportes, dificilmente se pode falar em regiões isoladas, pelo que a questão se deve colocar em termos do nível de acessibilidade, ou seja, na maior ou menor facilidade com que se acede a um determinado território ou parcela deste. Esta perspectiva é também defendida por CAU (1999, p.326), para quem o conceito de acessibilidade permite obter uma noção mais flexível e operacional na abordagem da insularidade e dos problemas de desenvolvimento das ilhas.

Para HOYLE (1999, p.137) “(...)a insularidade é por natureza criadora da procura de transportes ou o resultado da falta de oferta de transportes.” De acordo com o mesmo autor (1999, p.138), a acessibilidade explica e afecta as relações centro-periferia e as tendências de desenvolvimento. Pela sua ausência, o transporte aumenta o isolamento e a insularidade, condicionando ou restringindo o desenvolvimento; pela sua oferta e organização, o transporte cria oportunidades, repele o isolamento e minimiza as suas consequências negativas, fortalecendo as relações entre centros e periferias, e possibilitando, e por vezes encorajando, o desenvolvimento e a transformação socio-económica.

Os transportes são portanto um factor central na explicação da insularidade e do processo de desenvolvimento das ilhas. O nível e a eficiência dos sistemas de

transporte disponíveis condicionam o desenvolvimento socio-económico e afectam as relações centro periferia entre as ilhas e as áreas económicas mais desenvolvidas (HOYLE: 1999, p.137).

Ainda de acordo com HOYLE (1999, p.137) *“em termos positivos, os transportes utilizam as ilhas como pontos de entrada e, em termos negativos, funcionam como estrangimentos ao desenvolvimento regional através da tirania da distância”*.

Apesar da existência de características comuns entre as regiões insulares, é possível identificar uma diversidade de factores – físicos e humanos – que, conjugados, vão determinar as características próprias de cada região e condicionar o desenvolvimento dos sistemas insulares de transporte e, por conseguinte, o seu próprio nível de desenvolvimento económico e social.

- A localização geográfica

De acordo com a sua localização, podemos identificar a existência de ilhas remotas e inabitadas face a outras integradas nos fluxos económicos. Como refere HOYLE (1999, p.138), a posição geográfica em termos de organização económica é importante – podem ser de periferia ou estarem ligadas ao centro de um sistema político ou económico. Esta maior ou menor centralidade pode variar ao longo dos tempos, de acordo com as alterações no padrão do comércio internacional, as modificações políticas, ou o desenvolvimento dos sistemas de transporte.

- A Situação

No que se refere à situação, a grande diversidade de exemplos permite destacar a existência de ilhas próximas de continentes (Sicília, Singapura, Trindade), ou de grandes cidades (Capri Vancouver Island), ou ocupadas por cidades (New York, Montreal), ou as ilhas localizadas em pleno oceano – como é o caso da Madeira, sobre cujo porto incide este estudo.

- Factores políticos

Aqui, podemos destacar a existência de ilhas nação e ilhas integradas em outros países, arquipelágicos ou continentais. Ainda neste contexto, muitas ilhas incluídas em países europeus negociaram, durante as descobertas e o

período de colonização, a sua autonomia ou obtiveram mesmo a independência.

- Dimensão e fragmentação do território

A dimensão das ilhas - grandes ou pequenas - habitadas ou inabitadas, ilhas isoladas ou ilhas integradas em arquipélagos reflecte uma grande diversidade. A natureza arquipelágica de algumas regiões insulares traduz-se na fragmentação e dispersão do território, reflectindo-se, muitas vezes, na existência de uma grande diversidade intra-regional¹⁹.

A fragmentação territorial traduz-se em custos acrescidos de transporte e de desenvolvimento que afectam tanto as grandes ilhas como as pequenas, impondo uma duplicação de investimentos – nomeadamente em infraestruturas de transporte – portos aeroportos, estradas –, que dificilmente se justificariam numa óptica de rentabilidade económica, face à inexistência de massa crítica suficiente, mas que se tornam obrigatórios por razões de equidade social.

- As condições climáticas

O clima das ilhas é afectado por factores como a latitude e a localização face aos grandes centros de acção do clima, os quais vão determinar as características gerais da circulação oceânica e atmosférica. Enquanto algumas ilhas localizadas nas altas latitudes possuem um isolamento extremo e marginalidade em termos físicos e humanos, associadas às condições climáticas (TERRANOVA: 1999, p.43), outras, localizadas nas latitudes inter-tropicais, devem parte da sua prosperidade à amenidade do clima. Um factor comum que afecta todas as ilhas é a presença de massas aquáticas, que funcionam permanentemente como um agente moderador e amenizador do clima.

- O relevo e a fisiografia da costa

Os elementos do clima – temperatura, vento, pluviosidade, agitação marítima – são os principais agentes modeladores do relevo. Contudo, em muitas ilhas, os primeiros responsáveis pelas características do relevo são os vulcões.

¹⁹ Simultaneamente, a diversidade intra-regional traduz-se, em alguns casos, em assimetrias nos níveis de desenvolvimento económico e social e no consequente acesso a bens e serviços gerando a “dupla insularidade”, que se traduz nas condições de vida das populações, na injustiça e na equidade social.

Como refere CAVALLARO (1999, p.56), a insularidade e a vulcanicidade estão frequentemente associadas, pois sem vulcões muitas ilhas não existiriam. A actuação conjugada dos elementos anteriores vai influenciar de forma decisiva a morfologia das ilhas e a fisiografia do litoral, condicionando o desenvolvimento dos sistemas de transporte.

- Demografia e ocupação humana

As características físicas específicas das ilhas exercem uma grande influência ao nível das condições humanas. A tipologia do relevo, a fisiografia da costa e a produtividade dos solos são alguns dos aspectos que vão condicionar a concentração ou dispersão do povoamento, a localização dos principais aglomerados populacionais e, por conseguinte, a localização e o traçado das infraestruturas de transporte. Na realidade, verifica-se aqui uma inter-relação, uma vez que o próprio padrão de ocupação e organização espacial é também determinado pelas características dos sistemas de transporte.

Um outro factor que vai exercer uma influência importante no desenvolvimento dos sistemas de transporte insulares diz respeito aos quantitativos demográficos: apesar de, tradicionalmente, as ilhas estarem associadas a elevados índices de densidade populacional²⁰, os fracos quantitativos demográficos condicionam os quantitativos da procura de transporte, comprometendo a rendibilidade dos serviços e o desenvolvimento dos sistemas de transporte.

Como refere KING (1999, p.93), *“a relação triangular entre as populações insulares, os recursos naturais das ilhas e as ligações das ilhas com o resto do mundo é caracterizada, muitas vezes, por um frágil equilíbrio e qualquer distúrbio de maior pode originar uma emigração, em larga-escala, como forma lógica de restituir algum equilíbrio ao sistema.”*

Entre as razões que podem explicar estes processos migratórios estão as limitações do território, a fragilidade do ambiente, a escassez dos recursos, as

²⁰ “Apesar da área limitada e da pobreza de recursos, as ilhas surpreendem-nos constantemente com a sua relativa densidade populacional. Geralmente apresentam-nos uma densidade excessiva tendo a mesma localização, estrutura geológica e solo que a superfície continental mais próxima” (SEMPLÉ: 1911, 447) citado por KING (1999, p. 95).

fronteiras marítimas e o isolamento. Porém, a existência de períodos cíclicos de emigração, visíveis ao longo da história de algumas ilhas, resulta da instabilidade e fragilidade económica e do anseio por melhores condições de vida, isto é, de motivos económicos e sociais.

- Economia e desenvolvimento

Apesar de, como afirma CAU (1999, p.323), muitas ilhas estarem bem posicionadas em termos de desenvolvimento – Inglaterra, Japão, Nova Zelândia, Austrália e mais recentemente Taiwan –, as ilhas apresentam-se, frequentemente, como regiões problemáticas – problemas e limitações que as tornam diferentes das regiões peninsulares ou continentais²¹.

Já CUNDARI (1999, p.211), pronunciando-se quanto às ilhas de pequena e média dimensão, refere que *“as ilhas foram sempre vistas como mundos pequenos e independentes cujos habitantes têm sido tradicionalmente auto-suficientes.”* Esta afirmação pode entender-se quando aplicada a algumas ilhas remotas e isoladas, e apenas para determinados períodos da história, em que a auto-suficiência podia ser entendida como uma forma de assegurar a sobrevivência, mas dificilmente se pode aceitar a sua generalização. Antes pelo contrário, como veremos mais adiante algumas das principais características, físicas e humanas das ilhas tornam-nas muito vulneráveis e dependentes do exterior.

A importância das actividades primárias – associadas à pesca e à agricultura – e mais tarde aos serviços (por exemplo, o turismo ou o sector financeiro), aliado ao fraco desenvolvimento dos sectores industriais, colocam as ilhas numa grande dependência face ao exterior para o abastecimento de bens de consumo. *“O turismo teve um forte impacto em algumas ilhas, as quais são socialmente construídas por operadores turísticos como “paraísos intactos””* (BIAGINI: 1999, p.38).

²¹ Contudo, como referem HOYLE e BIAGINI (1999, p.359), *“o conceito de ilha não tem necessariamente de estar associado a aspectos negativos como problemas económicos, custos de transporte, afastamento físico ou privação social. Muitas ilhas, devido ao seu interesse e atracções, estão relativamente bem posicionadas economicamente, especialmente aquelas que oferecem serviços financeiros; (...) outras são favorecidas como locais de retiro (...) ou destinos turísticos populares; (...) algumas tornaram-se refúgios elegantes para os ricos (...)”*.

Esta dependência face ao exterior coloca grandes exigências em termos da eficiência dos sistemas de transporte que servem as ilhas e as ligam ao exterior, nomeadamente no que se refere aos modos marítimos e aéreos.

- Factores condicionantes dos sistemas de transporte nas ilhas

De acordo com BIAGINI e HOYLE (1999, p.139), a relação entre transportes e desenvolvimento é influenciada por uma diversidade de factores ambientais, históricos, condições económicas, políticas e demográfico-circunstanciais, mudanças tecnológicas e condições do comércio.

Ainda segundo estes autores, todos estes factores interagem uns com os outros, actuando a diferentes escalas de análise e variando em duas dimensões básicas – no tempo e no espaço –, podendo exercer uma influência positiva ou negativa no desenvolvimento dos sistemas de transporte das ilhas.

1.7.2 – SISTEMAS DE TRANSPORTE NAS ILHAS

Para HOYLE (1999, p.149) as *“ilhas são especialmente transporte-dependentes”*, facto ditado por uma *“tirania da distância”*²², que frisa a dependência entre os níveis de desenvolvimento socio-económico e os sistemas de transportes nas ilhas.

Neste contexto, o desenvolvimento de sistemas de transporte e de comunicações cada vez mais eficientes pode contribuir para atenuar, ou mesmo inverter, alguns efeitos negativos derivados da situação de insularidade.

Independente dos modos de transporte disponíveis ou dos níveis de desenvolvimento, HOYLE (1999, p.140) identifica quatro ideias essenciais que suportam as relações entre transporte e desenvolvimento das ilhas, ou regiões insulares, e que ajudam a perceber e a explicar o papel desempenhado pelos portos e pelos transportes marítimos no desenvolvimento das ilhas no contexto do sistema regional de transporte.

²² No nosso entendimento seria mais adaptado o termo a *“tirania da acessibilidade”* uma vez que, com o desenvolvimento dos transportes, a distância é cada vez mais relativa.

a) A relevância da dimensão histórica

Todas as redes de transporte foram herdadas de um passado mais ou menos recente, sendo muitas vezes concebidas para servir fins diferentes daqueles que são esperados actualmente.

É a importância da dimensão histórica para perceber a forma espacial das redes actuais e os processos que as criaram e reflectir sobre a natureza da evolução entre transporte e desenvolvimento. Segundo HOYLE (1999, p.140), as *“críticas da inadequação dos sistemas de transporte que servem comunidades insulares devem ter em conta o oneroso processo de adaptação às exigências actuais e previstas”*.

b) O grau de escolha intermodal disponível

A escolha do modo de transporte para assegurar a diversidade de situações que se colocam – ligação intra e inter-ilhas, ou entre as ilhas e os continentes, depende de uma variedade de factores como o conjunto dos modelos de transporte disponíveis, o seu custo, segurança e conveniência. Em muitas ilhas poucos são os modos que estão disponíveis e as escolhas continuam a ser muito restritas. Por outro lado, em muitas ilhas pequenas, existe uma falta de escolha modal face aos países desenvolvidos e aos continentes.

O impacto restritivo da disponibilidade de transporte é um problema principal, visto afectar o processo de desenvolvimento das ilhas – o serviço aéreo é fundamental como são os serviços de *ferry-boat* para o serviço rodoviário, nomeadamente no que se refere ao transporte de mercadorias e às viagens locais.

c) Significado relativo dos diferentes modos de transporte

Embora a explicação de HOYLE (1999, p.141) se baseie na competição entre os modos ferroviários e rodoviários, historicamente o transporte marítimo desempenhou um papel fundamental na ligação entre as ilhas e o exterior, tendo mais tarde sofrido a concorrência do transporte aéreo, principalmente no que se refere ao transporte de passageiros.

Mesmo às escalas local e regional, os transportes marítimos desempenharam, em muitas ilhas ou arquipélagos, um papel fundamental na mobilidade de pessoas e bens, tendo posteriormente, e em algumas situações, sido progressivamente substituídos pelos transportes terrestres que permitiram uma maior permeabilidade do território à escala local.

Da explicação de HOYLE (1999, p.141) ressalta o facto de que, nas ilhas, mais do que noutros territórios, os factores críticos incluem todo o sistema de oferta de transporte e o grau de integração entre os diferentes meios ou modos – terrestres, marítimo e aéreo.

d) O papel crítico dos portos marítimos no contexto dos sistemas de transporte regional, nacional e internacional

A função de interface entre os modos de transporte terrestre e marítimo confere aos portos um papel chave no sistema multimodal de transporte das ilhas.

Os portos que servem comunidades insulares proporcionam ligações indispensáveis com outras regiões e pessoas, e providenciam as funções essenciais das quais depende uma comunidade urbana e regional mais larga.

Contudo, como refere HOYLE (1999, p.141), tal como os aeroportos, os portos assumem uma posição pivot crítica no centro de um sistema intermodal de transporte. De acordo com as suas características, um porto pode funcionar como um pólo gerador e difusor do desenvolvimento ou, em contrapartida, como um nó “*parasítico*” esvaziando o seu *hinterland* e restringindo o crescimento económico.

Nas ilhas as facilidades portuárias foram, desde sempre, uma condição para o progresso económico e social, o qual reflectia o grau de desenvolvimento, a capacidade e a sofisticação das facilidades portuárias. Mesmo actualmente, com o desenvolvimento de outros modos de transporte, a inadequação das infraestruturas portuárias pode comprometer o processo de desenvolvimento e de crescimento económico regional ou nacional.

Os aspectos referidos anteriormente sublinham, directa ou indirectamente, a importância dos portos e dos transportes marítimos para o desenvolvimento económico e social das ilhas e das sociedades insulares.

Contudo, esta importância variou ao longo dos tempos e de acordo com as escalas espaciais consideradas.

1.7.3 – ESCALAS ESPACIAIS DA ACESSIBILIDADE DAS REGIÕES INSULARES

A acessibilidade de uma região insular é marcada, como vimos anteriormente, pela influência de factores físicos – como o relevo, as condições climáticas ou a distância – e factores humanos – relacionados, por exemplo, com os quantitativos e as densidades populacionais, os níveis de investimento em infraestruturas e serviços de transporte. A importância destes factores varia de acordo com as escalas de análise da acessibilidade que considerarmos:

- A escala internacional, relacionada, sobretudo, com as relações centro-periferia

Como já se referiu, a situação periférica da maioria das ilhas de pequena e média dimensão, cria-lhes dificuldades acrescidas de integração nos espaços económicos nacionais e internacionais. Durante vários séculos, as ilhas só eram acessíveis pelo mar, tendo os portos e os transportes marítimos assumido uma importância crítica para as comunidades insulares, já que constituíam a única forma de contacto com outras economias e sociedades, insulares ou continentais.

Com o desenvolvimento dos transportes aéreos assistiu-se a uma redução gradual da importância do transporte marítimo, no entanto o transporte de mercadorias continua a recorrer maioritariamente à via marítima.

- A escala regional ou intra-regional

O transporte marítimo desempenha, regra geral, um importante papel nas ligações entre as ilhas e as regiões insulares ou continentais que lhe estão mais próximas ou entre as diferentes ilhas de um arquipélago. Mesmo com o desenvolvimento das ligações aéreas, é reconhecida a importância dos ferry-boat no transporte de passageiros e de mercadorias. Em algumas regiões

insulares, onde se detecta um maior nível de desenvolvimento socio-económico e uma maior interacção espacial, verifica-se a existência de embarcações de tecnologias modernas e sofisticadas como os Jetfoil, os overcrafts ou os fast-ferries que permitem o transporte de passageiros, viaturas e mercadorias de uma forma rápida e cómoda a custos relativamente baixos.

- A escala local, ou interna à própria ilha

Durante longo tempo, a morfologia das ilhas dificultou o desenvolvimento das vias de transporte terrestre, enquanto que o mar assumiu um importante papel ao permitir o desenvolvimento do transporte marítimo de passageiros e de mercadorias entre os principais aglomerados costeiros.

A navegação de cabotagem assegurava uma acessibilidade pontual que se repercutia na organização espacial e na evolução dos sistemas de povoamento. Com o desenvolvimento dos transportes terrestres, assistiu-se ao desaparecimento ou à diminuição da importância das ligações marítimas e a uma alteração significativa das acessibilidades: o desenvolvimento da rede de estradas (e, em alguns casos, também do caminho-de-ferro) modificou o anterior padrão de acessibilidade pontual para uma acessibilidade linear, proporcionando uma maior permeabilidade do território.

1.7.4 – O PAPEL ESTRATÉGICO DESEMPENHADO PELAS ILHAS

Ao longo dos séculos, as ilhas desempenharam, de formas e intensidades diferentes, um papel estratégico no desenvolvimento do comércio e das redes de transporte (marítimo) à escala global. Apesar desta importância, são poucos os modelos explicativos, suficientemente desenvolvidos, que nos ajudam a perceber de que forma se processou a integração das ilhas e a identificar o papel que elas desempenharam na complexa teia de relações à escala global.

A importância das ilhas remonta à época das expansões marítimas, incluindo a sua própria descoberta ou colonização, e estende-se durante toda a fase da economia oceânica do século XIX. Mesmo depois da “*continentalização da economia*”, que se verificou no século XX, um pequeno número de ilhas continuou a desempenhar um papel importante nas redes de transporte à escala global, de acordo com a sua

localização face aos principais fluxos (económicos e de transporte), as facilidades portuárias disponíveis e o seu próprio nível de desenvolvimento económico.

- Colonização e estabelecimentos dos primeiros povoamentos

Durante a época das descobertas e das expansões marítimas europeias, muitas ilhas assumiram-se como importantes sítios portuários, tendo sido os primeiros espaços a ser incorporados pelos impérios coloniais e funcionando como espaços para a aprendizagem da arte de navegação e bases avançadas de apoio para futuras explorações.

- Bases estratégicas para a segurança, defesa e controlo das rotas

Ainda durante o período anterior, muitas ilhas constituíram-se como pontos estratégicos para garantir a segurança das rotas ou dos impérios que as controlavam, tendo-se tornado importantes bases militares que se mantiveram e expandiram com o desenvolvimento do comércio atlântico.

- Bases de comércio marítimo de mercadorias e produtos tropicais

O desenvolvimento do comércio e da navegação atlântica foi um factor de grande importância para o desenvolvimento das ilhas. Durante a fase da economia atlântica do século XIX, a localização estratégica das ilhas conferiu-lhes uma grande vantagem para o estabelecimento de importantes entrepostos comerciais.

Ao longo dos séculos, as ilhas foram utilizadas como bases para o desenvolvimento do comércio, permitindo as escalas necessárias para o descanso da tripulação e para o abastecimento dos navios. Simultaneamente, desenvolviam-se uma série de trocas comerciais, pelo que o transporte marítimo e o comércio oceânico constituíam uma importante fonte de riqueza e de receita.

- Abastecimento aos navios e às tripulações de água, viveres, carvão e posteriormente óleos

Paralelamente às funções comerciais, políticas ou militares, muitas ilhas desempenharam um papel fundamental de escala nas rotas marítimas, como é o caso das ilhas atlânticas. *“As ilhas eram fontes de comida e água fresca na*

época em que as técnicas de conservação eram ineficientes e a arte de navegação não permitia longas viagens” (CAU: 1999, p.354).

As condições que resultam do facto das ilhas atlânticas se situarem no meio do oceano, a meia distância entre a Europa e a América, e nos percursos da navegação atlântica permitiam-lhes prestar grandes serviços à navegação transatlântica – fornecendo abastecimentos e combustíveis, permitindo a reparação de avarias, a rectificação de rotas, o acertar dos relógios, ou prestando informações e transmitindo ordens às embarcações que passavam.

O papel desempenhado pelas ilhas dependia, nesta época, não só das suas características internas – por exemplo, as facilidades portuárias ou a existência de produtos agrícolas e de água fresca, para as trocas comerciais ou o abastecimento às tripulações e às embarcações –, mas também de condições externas como a sua localização e a situação face aos ventos e correntes marítimas ou a distância face aos portos de origem ou de destino.

Como veremos mais adiante, foram as características externas que determinaram os diferentes papéis desempenhados pelos arquipélagos da Madeira e dos Açores nas rotas do comércio atlântico.

- Bases de escala de navios de passageiros e de cruzeiros

O grande desenvolvimento das tecnologias marítimas, que se verificou no segundo quartel do século XX, contribuiu para o desenvolvimento do transporte marítimo de passageiros e de mercadorias.

Apesar do desaparecimento de suporte de passagem de cargas longas distâncias, nas últimas décadas têm se registado um forte incremento da actividade de cruzeiros turísticos. As novas e modernas embarcações de cruzeiro, já não transportam passageiros que pretendam efectuar uma deslocação de um porto para outro, mas turistas que viajam pelo prazer de vida a bordo e de conhecer novos locais.

De acordo com DELGADO (2000, p.126) *“os cruzeiros nesta zona marítima atlântica dos confins europeus têm uma história mais ou menos dilatada, pois constatámos uma actividade quase ininterrupta desde meados do século XIX,*

com efeitos e impactos territoriais, sociais e económicos díspares. As razões das viagens são, certamente, distintas, visto corresponder a momentos históricos e a formações sociais diferentes (...)”. Neste contexto, muitas ilhas foram integrados nos circuitos de cruzeiro, assumindo-se como importantes bases de origem, destino ou de escala.

- Pontos de comércio e transbordo de mercadorias

Como referimos, durante a fase da economia marítima as ilhas assumiram-se como importantes sítios portuários, permitindo o surgimento de bases para o desenvolvimento do comércio marítimo.

O processo de concentração portuária e de selecção do número de portos a escalar, resultado da reorganização do transporte marítimo desenvolvido pelos armadores desde o início da segunda metade do século XX, resultou na marginalização da maioria das ilhas, nomeadamente das de média e pequena dimensão, em relação às redes de transporte marítimo. Contudo, fruto da sua localização geoestratégica e do desenvolvimento dos fluxos de tráfego, algumas ilhas voltaram a ser integradas na organização do transporte marítimo à escala global ao serem seleccionadas para a instalação de plataformas de redistribuição de tráfegos. O interesse demonstrado por alguns grandes operadores à escala internacional, levou à construção directa, por parte das companhias, ou indirecta, por parte das autoridades portuárias, de grandes terminais de *transhipement* de contentores, aptos a receber os grandes *matherships*.

O desenvolvimento dos serviços de transporte marítimo, fruto do incremento das linhas e do número de navios que demandam o porto, tem um efeito de indução nos tráfegos locais potenciando o desenvolvimento da actividade portuária. Do ponto de vista económico, a concentração dos fluxos e o crescimento dos tráfegos contribuiu para o desenvolvimento de uma série de actividades económicas com reflexos no desenvolvimento do porto e da região.

2 – A ACTIVIDADE DOS CRUZEIROS

2.1 – ENQUADRAMENTO

Actualmente, o transporte marítimo de passageiros, por via oceânica tem um carácter residual, contrariamente ao que acontecia no início do século XIX, uma vez que já não existem emigrantes sobre os mares, nem homens de negócios ou políticos, nem turistas deslocando-se apenas para seu prazer, a bordo de um qualquer Great Eastern numa travessia transoceânica, como a descrita por Jules Verne em *“Une Ville Flottante”*.

Esta forma de transporte perdeu, para o transporte aéreo, o mercado de passageiros que apenas pretendem deslocar-se em médias ou longas distâncias. Segundo ESCOROU (1982), o transporte marítimo de passageiros tornou-se numa resta de uma emanção do turismo, resumindo-se a um número reduzido de passageiros transportados por car-ferries e alguns cargueiros. Assim, toda a estrutura comercial e operacional das empresas de navegação que exploram o mercado de passageiros, por via marítima, sofreu profundas alterações e o navio deixou de ser encarado apenas como um meio de transporte, mas adquiriu a denominação de *“hotel flutuante”*.

Após uma primeira fase de desenvolvimento, em meados do século passado, os cruzeiros turísticos registaram uma evolução positiva, tendo aparecido como uma forma de rentabilizar os navios das linhas regulares que ficaram sem ocupação, com o crescimento e a banalização do transporte aéreo e, posteriormente, como consequência de *“(…) novos comportamentos sociais em relação às férias e ao lazer, privilegiando o mar e o sol (...)”*. *“O optimismo económico dos anos 60 consolidou esta tendência, mas é sobretudo depois da crise do petróleo, a partir do fim dos anos 70, que se dá o período mais significativo de crescimento e a massificação do mercado dos cruzeiros”* (CABRAL: 2000, p.135).

Desde então, a actividade turística, de uma forma geral, e o sector dos cruzeiros, em particular, registaram um acentuado crescimento, motivado pelo aumento da esperança média de vida, pelo aumento do rendimento das famílias nos países desenvolvidos e do crédito ao consumo, pelo alargamento do tempo dedicado às férias e ao lazer - o que, consequentemente, levou ao incremento da procura de produtos/serviços associados às actividades de tempos livres - e, por fim, num

contexto mais abrangente, pela globalização económica e tecnológica. Refira-se que este último aspecto contribuiu de forma notória para um aumento da mobilidade da população à escala mundial, quer por motivos de índole profissional, quer por motivos de lazer.

Durante a década de 80, e sobretudo na década seguinte, a actividade dos cruzeiros registou um fulgurante crescimento, inicialmente circunscrito aos E.U.A. e, depois, alargado à Europa, ainda que se tenham verificado algumas quebras, motivadas por acontecimentos com repercussões ao nível internacional. Neste contexto, destacam-se a crise mundial de 1992-93, os conflitos bélicos no Médio Oriente (Guerra do Golfo) e no Adriático (conflito do Kosovo), bem como o atentado terrorista que abalou os E.U.A em 2001. Estes acontecimentos motivaram sobretudo o reposicionamento dos navios de cruzeiros, tendo-se verificado algumas alterações ao circuito pré-estabelecido²³, o cancelamento de alguns cruzeiros, bem como, em situações mais extremas, o desaparecimento de alguns operadores turísticos²⁴.

A evolução mais recente do sector dos cruzeiros caracteriza-se pela industrialização da actividade, pelo aumento da capacidade das frotas, pela expansão das áreas geográficas, pela diversificação/especialização da oferta, pela redução da duração dos circuitos e por uma democratização dos cruzeiros.

2.2 – INDUSTRIALIZAÇÃO DA ACTIVIDADE DOS CRUZEIROS

De acordo com a Cruise Line International Association (CLIA), ao longo da última década, o sector dos cruzeiros foi uma das actividades turísticas que registou maior dinamismo ao nível mundial²⁵.

Os cruzeiros turísticos, à semelhança do transporte aéreo, têm custos muito elevados, relacionados não só com a construção e manutenção do próprio navio, mas também com as elevadas exigências ao nível das infraestruturas portuárias e dos serviços de

²³ Note-se que o atentado de 11 de Setembro (nos E.U.A.) teve como consequências directas um aumento do nível de segurança nos navios, assim como o desvio de tráfego do porto de Nova Iorque para o de Boston, Filadélfia e Baltimore.

²⁴ Como por exemplo, Lauro Lines e Orient Express que operavam no Mediterrâneo.

²⁵ Segundo a CLIA, no período 1980-1994 o sector do turismo registou um crescimento mundial de 4,5% e o sector dos cruzeiros um crescimento de 8,6%.

apoio à própria actividade. Este facto, levou à (re)organização das empresas, de modo a serem mais competitivas e rentáveis, tendo originado uma elevada concentração da oferta nas grandes companhias que, através de processos de aquisição e fusão, foram alargando a sua influência em termos territoriais ou se especializaram em determinados mercados.

Assim, os quatro armadores apelidados de “*Big 4*” - Carnival, Royal Caribbean e Celebrity, P&O Princess Cruise e Star Cruise - assumiram o comando do mercado, pois no início desta década representavam perto de 90% da capacidade total da oferta (em número de camas) (ISEMAR b:2000).

Simultaneamente, tem-se vindo a assistir ao aparecimento e afirmação de novas empresas, de menores dimensões, que operam em nichos de mercados regionais, locais ou temáticos. Releva-se ainda o surgimento dos Tours Operators que se posicionam no mercado com uma oferta de cruzeiros a baixo preço, à semelhança do que se verifica no transporte aéreo com os voos charters, desenvolvendo a sua actividade através do frete de navios antigos e reduzindo os custos e as margens de lucro²⁶.

Outro aspecto que tem marcado a organização desta actividade é o aumento das parcerias entre companhias de aviação e armadores, as quais levaram ao aparecimento dos *fly cruises* – cruzeiros que associam a viagem aérea ao próprio circuito. Como refere ESCOUROU (1982), os cruzeiros tornaram-se num produto estandardizado, susceptível de ser vendido ao mínimo custo à maior clientela possível, dominado pela lógica comercial dos grandes operadores.

2.2.2 – AUMENTO DA CAPACIDADE DAS FROTAS

Nas últimas décadas, a frota dos cruzeiros tem vindo a aumentar significativamente, tanto em número de unidades, como em capacidade. Aos navios em construção, junta-se ainda um baixo número de navios desarmados, bem como os navios antigos restaurados ou reconstruídos, o que vem potenciar a capacidade das companhias.

²⁶ Esta redução dos custos faz-se, muitas vezes, à custa da qualidade do serviço e dos produtos, com consequências negativas para os passageiros. Cite-se, por exemplo, o Golden Sun Cruises, um navio com 50 anos e com 200 passageiros a bordo, que foi impedido de deixar o porto do Funchal, por ordem de um tribunal, devido a alegadas dívidas a uma empresa que solicitou o arresto do navio.

Os navios de grande dimensão começaram por ser introduzidos nos circuitos das Caraíbas, mas durante a época menos favorável, ou seja, de Março a Outubro, são reposicionados em circuitos na Europa, o que, por sua vez, faz elevar a capacidade média dos navios a operar no continente europeu.

Em 1998, a companhia P&O Princess Cruises apresentou o primeiro navio com mais de 100.000 toneladas a navegar no Mediterrâneo – o Grand Princess – com capacidade para 3.100 passageiros (Figura 10).

FIGURA 10 – O NAVIO *GRAND PRINCESS* À SAÍDA DO PORTO DE LISBOA



Fonte: APL, AS.

A aquisição do maior navio de cruzeiro - Voyager of the Seas, com 142.000 TAB²⁷ e uma capacidade para cerca de 3.900 passageiros - foi concretizada pela companhia Royal Caribbean Lines e iniciou o serviço em 1999.

Em Janeiro de 2004, realizou-se a viagem inaugural do maior de navio de cruzeiro, o Queen Mary 2, com 150.000 TAB e uma capacidade para 3.090 passageiros e 1.253 tripulantes²⁸ (Figura 11).

²⁷ TAB – Tonelagem de Arqueação Bruta do navio, calculada pelo volume de água deslocada pelo navio e medida em toneladas

²⁸ A viagem inaugural decorreu entre Sowtampton e Neirport, tendo o Funchal sido o primeiro porto de escala.

FIGURA 11 – O NAVIO QUEEN MARY 2, DA CUNARD LINE

Fonte: www.cunardspain.com

Por um lado, este reforço das frotas, à custa do aumento da dimensão dos navios de cruzeiro trouxe efeitos benéficos para os passageiros, uma vez que lhes é concedido mais espaço, tanto nas cabines como nas áreas comuns, além do grande acréscimo de actividades lúdico-recreativas.

Mas, por outro lado, o gigantismo dos navios tem implicações nos portos e nas cidades. Os grandes navios podem contribuir para reduzir o tráfego nos portos (do lado da água), mas potenciam o congestionamento da parte terrestre e marítimo das áreas centrais das cidades (de passageiros, de automóveis e de bagagens).

Para o aumento da frota de cruzeiros, em número de unidades, concorrem os cerca de 35 navios em construção, ou já planeados, para o período 2004-2006, que representam um acréscimo superior a 2.661.190 TAB (Quadro 13).

**QUADRO 13 – NAVIOS DE CRUZEIROS EM CONSTRUÇÃO E PLANEADOS
NO PERÍODO 2004-2006**

	<i>Designação do Navio</i>	<i>Linha</i>	<i>TAB</i>	<i>Passageiros</i>
2004	Queen Mary 2	Cunard	150.000	2.800
	-	NCL	75.000	2.000
	Westerdam	HAL	85.700	1.848
	-	SeaAmerica	-	1.012
	Carnival Valor	Carnival	110.000	2.976
	Sapphire Princess	Princess	113.000	2.670
	Silver Whisper	Silversea	25.000	390
	Grand Class	P & O	110.000	2.600
	Jewel of the Seas	RCI	90.090	2.100
	Crown Princess	Princess	110.000	2.600
	Project America	American Classic	72.000	1.900
	Empress of the Pacific	American West	-	244
	CostaMAGICA	Costa	105.000	2.720
	MSC Opera	Mediterranean Shipping	58.600	1.600
	Carnival Miracle	Carnival	88.500	2.124
	-	RCI	137.300	3.114
	Quest 2	Canyon Ranch	25.000	320
	Project America 1	US Lines	72.000	1.900
	Mistral Class 5	First European/Festival	80.000	2.000
	-	Norwegian Coastal	15.000	674
2005	Superstar Capricorn	Star	112.000	3.000
	Vista Class 5	HAL	85.000	1.848
	-	RCI	88.000	2.000
	-	Cunard	85.000	1.968
	-	Carnival	110.000	2.976
	-	First European	80.000	2.000
	Project America 2	US Lines	72.000	19.000
	-	Canyon Ranch	25.000	320
	-	Canyon Ranch	25.000	320
	-	Celebrity	85.000	1.950
2006	-	Norwegian Coastal	-	-
	Sagittarius II	Star	112.000	3.000
	-	RCI	88.000	2.000
2006	Vista 5	HAL	84.000	1.800
	-	Princess	88.000	1.950

Fonte: www.cruise2.com

2.2.2 – A EXPANSÃO DAS ÁREAS GEOGRÁFICAS

Uma das características que marca a expansão dos cruzeiros turísticos ao nível mundial é o reforço da sua expressão territorial, materializado pelo incremento das linhas, pela densificação da rede de fluxos ao nível geográfico, pelo emergir de novas regiões e pela diversificação dos portos e cidades de origem, destino ou de escala dos cruzeiros.

Este desenvolvimento de novas regiões de cruzeiro é favorecido pela saturação de algumas regiões tradicionais, pelo aumento do número de navios em operação, pela forte dinâmica de reposicionamento dos navios e pelo aumento da concorrência entre operadores: O aumento da concorrência entre operadores traduz-se num benefício das regiões menos desenvolvidas actualmente. (ISEMAR a: 2000)

O crescimento da actividade de cruzeiros tem determinado a saturação dos principais destinos. Desta forma, tem-se já assistido, em alguns portos das Caraíbas, à imposição, por parte dos governos, de restrições à actividade dos cruzeiros. Estas

restrições são justificadas pelos congestionamentos verificados em alguns portos, em termos do número de navios, mas também do volume de passageiros transportados (a saída dos passageiros dos navios pode originar grandes congestionamentos em função do dimensionamento das áreas de passagem).

Esta saturação das regiões tradicionais, juntamente com o aumento do número de navios em operação, a forte dinâmica de reposicionamento dos navios e o aumento da concorrência entre operadores favorece, portanto, o crescimento de alguns portos menos congestionados e o desenvolvimento de novas regiões de cruzeiro.

De uma forma geral, face à expansão verificada nas áreas geográficas dos circuitos, identificam-se duas tendências, ao nível internacional, para as linhas de cruzeiros. A primeira é constituída pela tipologia clássica de navios, concebidos para o transporte de passageiros em circuitos atractivos, com escalas em locais de elevado interesse (cultural, paisagístico, histórico). Os cruzeiros deste tipo são designados por “*cruzeiros de viagens*” e não ultrapassam, por norma, as 50.000 TAB, especialmente se operam no mercado asiático, de forma a não exercerem grande pressão sobre o ambiente natural. Na segunda tendência incluem-se os cruzeiros de natureza (quase exclusivamente) recreativa, tipo de “*parque de diversões flutuante*”, em que o próprio navio, normalmente, com mais de 100.000 TAB, representa o maior interesse dos passageiros, independentemente do itinerário. Refere-se, a título exemplificativo, os navios da Carnival, especialmente o Destiny, e os cruzeiros Disney.

2.2.3 – DIVERSIFICAÇÃO VERSUS ESPECIALIZAÇÃO DA OFERTA

Apesar da importância dos clássicos cruzeiros de lazer ligados ao sol e à “*vida a bordo*”, que dominam a oferta especialmente nas Caraíbas e no Pacífico, assiste-se a uma especialização da oferta, com o aparecimento de circuitos cada vez mais específicos. Por exemplo, enquanto os circuitos no Mediterrâneo estão relacionados com os locais visitados, tornando-se as escalas o elemento determinante da viagem (SACCHI:2000), por sua vez, os circuitos na região do Índico, nomeadamente as escalas ao longo do Sul e Sudeste da Ásia, desenvolvem-se em torno da cultura e do exotismo da paisagem e da arquitectura. Por outro lado, no Alasca é atribuída maior relevância ao ambiente natural, promovendo-se mesmo excursões pelo interior do território. Quanto à América do Sul, são frequentes os cruzeiros que juntam à viagem

oceânica um percurso fluvial, com navegação no rio Amazonas, bem como os cruzeiros mais vocacionados para a exploração, que saem, sobretudo, do Chile até aos fiordes chilenos e à Grande Ilha da Terra do Fogo, ou em direcção às Ilhas Galápagos.

Salienta-se ainda a existência de cruzeiros que incluem excursões em terra, associando diversos modos de transporte, que também podem englobar algumas unidades hoteleiras, caso a extensão da excursão não permita o retorno ao navio ou, caso as excursões constituam, em si, o fim do cruzeiro.

A diversificação e a especialização da oferta são notórias pelo incremento dos cruzeiros temáticos, associados, por exemplo, a negócios, congressos, seminários, a eventos culturais, desportivos ou gastronómicos, à natureza, ou mesmo a outros assuntos, como determinadas festas ou segmentos musicais. Note-se que os primeiros cruzeiros temáticos apareceram nos anos 30, durante a aplicação da Lei Seca nos EUA, e eram designados por *“booze cruises”*²⁹.

Esta evolução na especialização da oferta tem registado grande sucesso, já que existem empresas que oferecem diferentes cruzeiros temáticos, ou mesmo que se auto-especializam na oferta de um único produto.

Actualmente, o leque da oferta de cruzeiros turísticos é bastante diversificado e, depende, quase exclusivamente, da imaginação dos operadores, sendo de evidenciar a amplitude de opções da Cunard Line, com 18 tipos de cruzeiros temáticos (Quadro 14).

A par da especialização e diversificação da oferta, destaca-se o interesse pela exploração de segmentos específicos, nomeadamente famílias, terceira idade ou mesmo grupos com uma orientação sexual específica. Este facto é motivado pelo aumento da competitividade entre operadores e pelo aumento da importância destes grupos na estrutura da população.

²⁹ Grande parte destas viagens era efectuada a partir de Nova Iorque para fora de águas jurisdicionais norte-americanas, onde os passageiros podiam beber sem restrições.

QUADRO 14 – CRUZEIROS TEMÁTICOS DE QUATRO OPERADORES

TEMA	CUNARD LINE	P & O CRUISES	PRINCESS CRUISES	SEABOURN CRUISE LINE
Arqueologia	*			
Antiguidades	*			
Arte e História da Arte	*			
Astronomia	*	*		*
Anos 50 e 60	*			
Pássaros		*		
Botânica e Jardinagem	*	*		
<i>Bridge</i> (Cartas)	*	*		*
Autores Famosos	*	*		
Música Clássica e Ópera	*	*		*
Comédia	*	*		
Cozinha	*			*
Dança	*			
Festival de Cinema	*			
Família			*	
Golfe	*			*
Ginástica	*	*		*
Literatura	*			
Música	*			*
Festa da Cerveja			*	
Pintura		*		*
Ambiente	*	*		
Vinhos				*

Fonte: www.viagensdenavio.com.br

2.2.4 – REDUÇÃO GRADUAL DA DURAÇÃO DOS CRUZEIROS

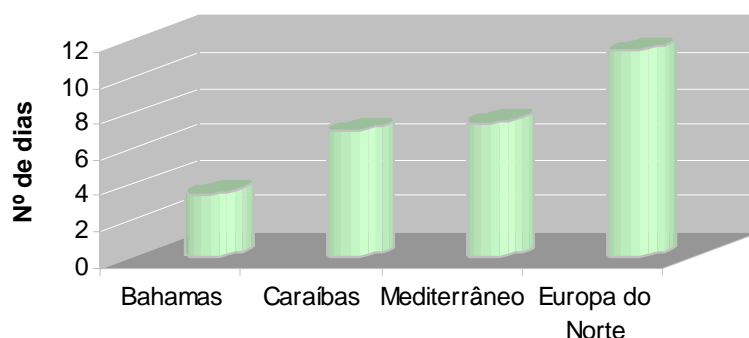
Verifica-se uma redução gradual da duração média global dos cruzeiros, ao mesmo tempo que se evidencia um aumento dos cruzeiros de curta duração. Não obstante, a oferta das viagens de longa duração tem vindo a crescer em termos absolutos, apesar da diminuição da sua quota nas viagens totais.

A duração das viagens de cruzeiro apresenta uma dependência directa face à origem dos passageiros³⁰, facto que justifica que os cruzeiros orientados para o mercado japonês tenham uma duração mais reduzida. Por outro lado, a elevada procura norte-americana nos mercados europeus determina uma maior duração dos cruzeiros, de forma a justificar a deslocação.

³⁰ A origem dos passageiros está relacionada com a duração legal das férias, destacando-se as diferenças entre, por exemplo o Japão (em que os trabalhadores têm apenas direito a um pequeno período anual de férias) e os E.U.A.

Assim, no Gráfico 1 verifica-se que na Europa do Norte, a duração média é de 11,5 dias e no Mediterrâneo de 7,5, contrastando com as Caraíbas onde é de 7 dias e nas Bahamas de 3-4 dias.

GRÁFICO 1 – NÚMERO MÉDIO DE DIAS NAS VIAGENS DE CRUZEIRO POR DESTINO*



* Excluindo a viagem área

Fonte: TURESPAÑA (1998); PRICEWATERHOUSECOOPERS (2001)

2.2.5 – DEMOCRATIZAÇÃO DOS CRUZEIROS

Inicialmente concebidos como um produto de luxo, verificou-se, a partir dos anos 90, “(...) uma democratização dos cruzeiros devido à modificação na percepção deste produto turístico, à redução da duração, ao aumento da concorrência entre operadores e ao consequente aparecimento de novas ofertas tarifárias” (Caille in ISEMAR b: 2000, p.2).

Assim, paralelamente à existência dos cruzeiros de luxo, actualmente com uma frota mais reduzida, como é o caso do Seabourn Legend, da Seabourn Cruise Line³¹, tem-se vindo a assistir ao desenvolvimento de cruzeiros de massa, de elevada qualidade e dirigidos para a classe média.

³¹ Com 10.000 TAB e capacidade para 208 passageiros.

FIGURAS 12 E 13 – NAVIO SEABOURN LEGEND, DA SEABOURN CRUISE LINE

Fonte: www.content.onlineagency.com

O decréscimo dos custos, fruto do aumento da concorrência entre operadores e do aumento da capacidade dos navios, desencadeou, entre outros aspectos, a diversificação do perfil sócio-económico dos cruzeiristas e o desenvolvimento de cruzeiros de baixo custo por algumas companhias, como é o caso da Carnival.

De uma forma genérica, o aumento da dimensão dos navios possibilita a obtenção de economias de escala e menores custos unitários, permitindo o desenvolvimento dos “cruzeiros de massa”, tornando esta actividade acessível à generalidade da classe média, ao mesmo tempo que parece beneficiar a concentração nos grandes portos (face às exigências em infra-estruturas)³².

2.3 – ELEMENTOS-CHAVE DA INDÚSTRIA DOS CRUZEIROS

2.3.1 –O NAVIO DE CRUZEIRO

O Navio é o elemento base do Cruzeiro, equivalendo, em termos funcionais, a um hotel flutuante. Como refere CASTEJON e CHARLIER (2001), os navios de cruzeiros são “*hotéis móveis*” que se deslocam segundo os ritmos estacionais do ano. Mas, o navio é ele próprio uma máquina de sonhos, uma atracção e um misto de hotel flutuante e centro de diversões (restauração, cinemas, jogos, ginásios, casinos, lojas, diversão, piscinas) concebido para proporcionar não só o máximo conforto aos passageiros como de receitas aos armadores (ISEMAR a: 2000).

³² Contudo, o aumento da dimensão e o “gigantismo” dos navios está a colocar problemas de capacidade em alguns portos, que registam actualmente uma actividade significativa.

O navio de cruzeiro, segundo o seu significado contemporâneo³³, conheceu profundas alterações desde o aparecimento, em 1881, do Ceylon, da P&O. Além dos habituais cruzeiristas, estes primeiros navios serviam de transporte, tanto de mercadorias como de passageiros, entre duas escalas, além de transportarem um número considerável de emigrantes para os E.U.A. que viajavam, muitas vezes, em condições deploráveis (terceira classe).

Nos anos 20, verificou-se um grande interesse pelos iates, quase todos pertença das casas reais europeias ou de milionários americanos, que vieram a servir de modelo para a concepção do primeiro navio desenhado especificamente para a actividade de cruzeiros – Stella Polaris³⁴, caracterizado por uma atmosfera de luxo, intimidade e equipamentos recreativos (como uma piscina exterior) (Figuras 14 e 15).

FIGURAS 14 E 15 – NAVIO STELLA POLARIS, DA BERGEN LINE



Fonte: www.greatoceanliners.net/

Seguidamente, os navios da Cunard Lines foram os primeiros a serem equipados com um centro de fitness, que englobava um ginásio, uma piscina e uma pista de ténis. Posteriormente, nos anos 30, dotaram-se os camarotes com casas-de-banho privativas e um sistema de ventilação.

Mais tarde, no início dos anos 50, apareceu um navio de cruzeiro, o Caronia (Figura 16), da Cunard Lines, com uma série de novas características, actualmente standards na indústria dos cruzeiros:

- Casa-de-banho privativa em todos os camarotes;
- Aplicação de medidas de climatização passiva – navio pintado de verde;

³³ O passageiro permanece em um único navio ao longo de toda a viagem, com excursões nas escalas.

³⁴ Com 5.209 TAB e capacidade para 169 passageiros, o rácio passageiros/tripulação era de 1, valor nunca alcançado em outro navio. Actualmente é um “restaurante flutuante”, na Península de Izu, no Japão.

- Piscina exterior permanente;
- Dotação completa de combustível e água destinados ao funcionamento do navio;
- Instalação de ar condicionado em todos os espaços públicos;
- Classe única de cruzeiros, apesar de o Caronia estar dotado com 16 suites de luxo;
- Restaurantes (dois) com serviço à la carte, incluindo receitas pessoais.

FIGURA 16 – NAVIO CARONIA DA CUNARD WHITE STAR LINE



Fonte: www.simplonpc.co.uk

Ainda durante a década de 50, destacaram-se algumas melhorias ao nível do navio, nomeadamente a generalização da climatização a todas as áreas, a realocização das máquinas na popa, procurando não interromper os espaços públicos com ruído ou fontes de vibração, a diminuição da área destinada à carga de mantimentos (já que a distância-tempo entre as escalas foi substancialmente reduzida) e a existência de duas piscinas – uma exterior e outra interior (Figura 17)

FIGURA 17 – SOUTHERN CROSS, DA SHAW SAVILL LINE



Fonte: www.simplonpc.co.uk

Durante os anos 60 e 70, entre as principais alterações ao nível dos navios destacaram-se: o aumento generalizado da sua dimensão, a melhoria dos aspectos técnicos e sua concentração na parte mais alta do navio (aumento da tonelagem e da velocidade, a propulsão a diesel-eléctrica ou turbo-eléctrica, hélices transversais de manobra), o redimensionamento dos espaços públicos (incorporação de mais equipamentos de natureza recreativa), a melhoria do espaço privado dos passageiros (generalização do ar condicionado e das casas-de-banho privativas nos camarotes) e o início da regulamentação contra protecção de incêndios³⁵.

No início da década de 70, a tendência foi no sentido da diversificação, já que começaram a aparecer navios de menor porte, orientados para circuitos de curta dimensão e pequenos portos nas Caraíbas, ao mesmo tempo que se continuou a verificar um aumento da dimensão dos navios, com a construção de embarcações de grande dimensão. Desenvolve-se o conceito de *fly-cruising* e *sail and stay* (misto de cruzeiro e hotel, com circuitos mais curtos e escalas mais longas).

Na década seguinte, destacou-se um aumento da velocidade de cruzeiro dos navios, proporcionado pela utilização de turbinas a gás, pelo aumento da manobrabilidade do navio e da sua capacidade em gerar energia eléctrica, por inovações ao nível do desenho, que permitem diminuir o tempo de embarque/desembarque e o de abastecimento, pela segregação vertical dos camarotes, com os mais luxuosos na parte de cima e os mais económicos nos *decks* inferiores do navio, e pela segregação horizontal, em que os espaços públicos (salões, restaurantes, discotecas) ficam na popa, em cima da sala das máquinas e das hélices) e os camarotes encontram-se na proa.

De destacar ainda um aumento do rácio passageiros/tripulação (ainda que se tenha verificado um reforço no número de tripulantes) e uma duplicação, face à década anterior, da capacidade em número de passageiros.

No período entre finais dos anos 80 e a década de 90 individualizaram-se, definitivamente, dois tipos de navios de cruzeiros:

- os de grande dimensão, designados por “*cruzeiros de massas*”, com uma média de 2.000 passageiros, com um leque muito variado de actividades

³⁵ Face às consequências desastrosas do incêndio no navio Yarmouth Castle, em 1965, com um total de 89 mortos.

lúdico-recreativas, normalmente centrados na temática “sol e praia” (como por exemplo o Sovereign of the Seas);

- o segmento de luxo (com navios por vezes dotados de velas, como é o caso do Royal Clipper – Figuras 18, 19 e 20), com uma média de 200 passageiros, com serviço altamente especializado e camarotes de grandes dimensões, que realizam circuitos em locais ainda pouco explorados do ponto de vista turístico.

Ao nível do design, de destacar a adopção generalizada de linhas curvas, de grandes janelas panorâmicas e terraços de grande dimensão, destinados à prática de actividades ao ar livre, a articulação das áreas comuns através de um grande atrium central e de elevadores panorâmicos (com a finalidade de aproveitar ao máximo a luz natural) e o aumento das preocupações com a decoração interior e exterior.

De realçar ainda a utilização de combustíveis menos poluentes, por força da regulamentação ambiental, o aumento da velocidade média do navio, o que por sua vez permitiu o aumento do número de escalas e da duração das mesmas, bem como a adopção de novas medidas relacionadas com a segurança do navio e dos seus ocupantes.

FIGURAS 18, 19 E 20 – ROYAL CLIPPER DA STAR CLIPPERS



Fonte: www.cruise2.com

Em relação à importância económica do navio, actualmente na Europa este modo de transporte constitui 60% do valor que os cruzeiros comercializam, representando os destinos os restantes 40%³⁶. Na América, a menor importância dos destinos é responsável pelo maior peso do navio (75%).

Um navio, mesmo parado, tem 95% dos custos de funcionamento, o que justifica a realização de promoções em épocas de crise. Por norma, em períodos menos favoráveis, as companhias limitam os cruzeiros às suas zonas (a origem e o destino dos passageiros coincidem), o que constitui um aspecto benéfico no caso por exemplo do Mediterrâneo.

2.3.2 – AS ZONAS DE CIRCUITO

A actividade mundial dos cruzeiros turísticos apresenta uma distribuição por grandes áreas geográficas, destacando-se quatro regiões principais (SACCHI: 2000, p.129):

- Caraíbas, com um tráfego anual de 5 milhões de passageiros;
- Bacia do Mediterrâneo, comportando cerca de um 1,5 milhões de passageiros;
- Norte da Europa, que regista um movimento de 200 a 300 mil passageiros;
- Oriente, uma área em expansão, com grandes possibilidades de desenvolvimento.

No Quadro 15, encontram-se representados os principais destinos dos operadores de cruzeiros norte-americanos, onde se destacam as Caraíbas, com cerca de 36% da capacidade total, em 2001. Todavia, é interessante verificar que o crescimento, no período 1995-2001, foi substancialmente mais acentuado no Mediterrâneo (118,91%) e, sobretudo, no Norte da Europa (205,75%), enquanto as Caraíbas registaram um valor próximo dos 43%. A importância das Caraíbas, em termos do posicionamento da frota dos operadores norte-americanos, diminuiu em 6 pontos percentuais. Em contrapartida, os destinos europeus – Mediterrâneo e Norte da Europa³⁷ – viram a sua quota ser valorizada em cerca de 3 pontos percentuais.

³⁶ Razão pela qual é viável a realização de cruzeiros no Mediterrâneo durante o Inverno.

³⁷ Na Europa do Norte distinguem-se diferentes mercados: Báltico, Noruega, Ilhas da Europa do Norte (incluindo as ilhas Faroé e a Islândia) e cruzeiros em torno do Reino Unido.

QUADRO 15 – POSICIONAMENTO DA CAPACIDADE DOS OPERADORES DE CRUZEIROS**NORTE-AMERICANOS, POR DESTINO**

Destinos	Camas*dias				Variação
	1995		2001		
	Nº	%	Nº	%	1995-2001 (%)
Caraíbas	15.245.000	42,75	21.833.000	36,64	43,21
Alaska	3.008.000	8,44	4.698.000	7,89	56,18
Mediterrâneo	3.447.000	9,67	7.546.000	12,67	118,91
Norte da Europa	1.582.000	4,44	4.837.000	8,12	205,75
Transatlântico	658.000	1,85	1.129.000	1,89	71,58
Total	35.661.000		59.581		

Fonte: Adaptado de PRICEWATERHOUSECOOPERS (2001).

A vantagem da Europa reside no grande número de portos, possibilitando a reorganização dos itinerários de ano para ano, o que constitui um atractivo nos segmentos de luxo e de pequena dimensão. Todavia, esta forma de actuação por parte dos operadores reduz a fidelidade das escalas nos portos e condiciona o investimento neste sector.

Para além da questão da sazonalidade, a Europa, enquanto destino cultural, constitui uma alternativa aos cruzeiros nas Caraíbas (que apostam no produto tradicional sol e praia). O Mediterrâneo apresenta-se como uma combinação entre a oferta tradicional, complementada com forte componente cultural (Quadro 16).

Em relação ao Mediterrâneo, comporta um conjunto de segmentos:

- Oeste – constituído por cruzeiros, normalmente baseados em Palma de Maiorca, ou com circuitos a partir de portos do Atlântico e Norte da Europa para a parte Oeste do Mediterrâneo;
- Ilhas Atlânticas – cruzeiros com origem em portos do Oeste do Mediterrâneo e da Europa do Norte com circuitos até às Canárias, Açores e Madeira, conjuntamente com cruzeiros com origem em portos insulares, como Santa Cruz do Tenerife³⁸;
- Adriático – que incluem os cruzeiros com origem ou destino em portos situados no mar Adriático;

³⁸ Note-se que estes locais constituem, muitas vezes, pontos de escala em percursos transatlânticos com vista ao reposicionamento dos navios.

- Este – cruzeiros com a totalidade ou parte do circuito na parte Este do Mediterrâneo³⁹, engloba igualmente os circuitos com direcção Este-Oeste ou vice-versa;
- Mar Negro – engloba os cruzeiros com origem na parte Este e em portos do Adriático até ao mar Negro.

QUADRO 16 – PRINCIPAIS PRODUTOS TURÍSTICOS PROPORCIONADOS PELAS LINHAS DE CRUZEIROS MUNDIAIS MAIS IMPORTANTES

PRODUTOS TURÍSTICOS	CARAÍBAS	NORTE DA EUROPA	MEDITERRÂNEO
Sol/praias	*	-	*
Belezas naturais	*	*	*
História natural	*	*	*
Interesse histórico	*	*	*
Cultura	-	*	*
Património artístico	-	-	*
História antiga	-	-	*
Arqueologia	-	-	*
Arte/ arquitectura	-	*	*
Gastronomia (vinho...)	-	-	*
Compras (<i>shopping</i>)	*	-	*
Moda	-	-	*

Fonte: Adaptado de SACCHI (2000).

2.3.2.1 – A SAZONALIDADE DA ACTIVIDADE

A actividade dos cruzeiros obedece a uma sazonalidade própria, assistindo-se a um reposicionamento dos navios de acordo com as zonas climáticas (Quadro 17). Este reposicionamento visa a manutenção da frota em actividade ao longo de todo o ano, e tem efeitos na sub-utilização das infraestruturas portuárias. Todavia, esta sazonalidade é variável, afectando em maior extensão os portos da Europa do Norte do que os do Mediterrâneo⁴⁰. A maioria dos navios com circuitos na Europa, entre Abril e Outubro, reposiciona-se em outros locais, nomeadamente América do Norte e Central no resto do ano.

QUADRO 17 – POSICIONAMENTO DA OFERTA MUNDIAL DE CRUZEIROS AO LONGO DO ANO

	1º TRIMESTRE	2º TRIMESTRE	3º TRIMESTRE	4º TRIMESTRE
América do Norte e Central	62,8	52,1	49,2	57,3
Resto do Mundo	33	15,7	12	24,6
Europa	4,2	32,2	38,8	18,1
<i>Mediterrâneo</i>	3,2	23,6	24,9	16,8
<i>N-W Europa + Transatlântico</i>	1	8,6	13,9	1,3

Fonte: Adaptado de ISEMAR a (2000).

³⁹ Cruzeiros em sub-áreas como Turquia ou o Levante.

⁴⁰ Período de actividade definido entre 1 de Abril a 31 de Outubro.

2.3.2.2 – OS PORTOS DE BASE E OS PORTOS DE ESCALA

Os portos (quer de origem/destino, quer de escala) desempenham um papel de extrema importância na actividade dos cruzeiros, que atingiu um alcance (quase) mundial. A principal componente num porto de cruzeiro, independentemente da sua natureza, é a proximidade a populares regiões ou circuitos de cruzeiros.

Neste contexto, torna-se importante identificar os factores que determinam a escolha e a especificidade de um porto.

Na fase inicial do processo são os operadores de cruzeiros que seleccionam os portos a inserir nos circuitos, partindo de uma análise exhaustiva às infraestruturas terrestres, portuárias e aeroportuárias, à própria cidade portuária e aos seus operadores terrestres (Quadro 18).

QUADRO 18 – ELEMENTOS-CHAVE NA SELECÇÃO DOS PORTOS DE ORIGEM/DESTINOS E DE ESCALA DOS CRUZEIROS TURÍSTICOS

PORTOS DE ORIGEM E DESTINO		
Infraestruturas aeroportuárias	Infraestruturas portuárias	Cidade portuária
<ul style="list-style-type: none"> - Custo - Frequência de conexões aéreas - Capacidade do aeroporto - Acessibilidade do aeroporto à cidade e ao porto - Nível e qualidade do serviço 	<ul style="list-style-type: none"> - Tarifas portuárias - Capacidade do porto - Dotação de serviços de apoio e terminais de cruzeiros - Condições de segurança dos navios e dos passageiros - Serviços de apoio à embarcação - Nível de acessibilidade 	Centro Urbano <ul style="list-style-type: none"> - Condições de Segurança - Nível de acessibilidade - Oferta cultural - Oferta hoteleira (de 4 e 5 estrelas) - Articulação cidade-porto
PORTOS DE ESCALA		
Operadores terrestres	Infraestruturas portuárias	Cidade portuária
<ul style="list-style-type: none"> - Dotação de guias turísticos - Nível de iniciativas de curta duração: excursões, visitas culturais, provas gastronómicas 	<ul style="list-style-type: none"> - Tarifas portuárias - Capacidade do porto - Dotação de serviços de apoio e terminais de cruzeiros - Condições de segurança dos navios e dos passageiros - Serviços de apoio à embarcação - Nível de acessibilidade 	Centro Urbano <ul style="list-style-type: none"> - Condições de Segurança - Nível de acessibilidade - Oferta cultural - Capacidade hoteleira (de 4 e 5 estrelas) - Articulação cidade-porto Região <ul style="list-style-type: none"> - Interesse cultural, paisagístico, histórico - Capacidade hoteleira

Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA..

Segundo ISEMARA b (2000, p.3) “o estabelecimento de uma escala assenta na complementaridade entre as acções dos portos, dos armadores, e dos “receptores”, que correspondem ao conjunto dos actores que participam na criação da escala” (Quadro 19).

QUADRO 19 – ACTORES E ACTIVIDADES RELACIONADAS COM AS ESCALAS

Porto	. Aproximação: Pilotagem, reboque, pilotagem de barra
	. Taxas portuárias
	. Recepção: Agência marítima Abastecimento marítimo
	Assistência técnica
Cidade	. Recepção em terra: Produtos locais Guias/intérpretes Folclore
	. Deslocações: Autocarro, táxis Aeroporto
	. Compras
	. Alojamento
	Logística terrestre
	. Excursões Viajantes Sub-contratados Restauração
	. Compras
Região	Actividades turísticas

Fonte: Adaptado de ISEMAR a (2000).

De acordo com as características operacionais, os portos de cruzeiros podem ser classificados em três categorias (BRUCE:1990): portos de embarque/desembarque, também designados por portos de origem/destino (*home ports*), portos de escala (*ports of call*) e portos ambivalentes ou portos mistos (de escala e de embarque/desembarque).

No primeiro tipo – *home ports* – destacam-se as instalações direccionadas para embarque e desembarque de passageiros e respectivas bagagens. Os critérios inerentes ao bom desempenho deste tipo de porto são:

- Proximidade a outros modos de transporte;
- Boa acessibilidade ao aeroporto;
- Capacidade em dar resposta, num curto espaço de tempo, a um grande número de passageiros;
- Facultar um ambiente agradável.

O segundo tipo de porto – *port of call* – integra-se num circuito de cruzeiro e deverá corresponder às necessidades do navio e dos seus passageiros, normalmente durante uma fracção do dia, ou por vezes por um período mais longo. Além de ser necessário facultar condições para a atracagem dos navios e de englobar serviços de apoio a estes, os portos de escala devem situar-se na proximidade de áreas de elevada importância histórica ou cultural. O requisito-chave é o serviço de transportes terrestres (nomeadamente táxi e autocarro), de forma a facultar o transporte de pessoas até às áreas de maior atracção.

Quanto aos portos ambivalentes, o embarque e desembarque é direccionado essencialmente para servir os navios de cruzeiros em circuito. A sua existência está relacionada com o desenvolvimento dos *fly cruises*, que permite que os passageiros se juntem ao navio num determinado porto sem aumentarem os custos de transporte. Note-se que as infraestruturas de apoio aos passageiros, ainda que importantes, são menos relevantes do que nos portos anteriores.

Os benefícios económicos resultantes das escalas dos cruzeiros podem ser analisados a três níveis: porto, cidade e região. O acolhimento dos paquetes não constituiu um maná financeiro para o porto, mas as actividades em terra podem ser bem remuneradas, os aspectos logísticos são em geral desenvolvidos pela localidade de acolhimento. Díficeis de calcular, face à diversidade de situações, o seu impacto varia segundo o número de passageiros e a sua origem, o tipo de cruzeiro e a posição do porto no circuito do armador. Para lá dos simples serviços aos passageiros, as regiões de acolhimento podem encontrar nestas escalas a oportunidade de desenvolver um leque alargado de serviços ao navio e à sua tripulação. As escalas geram, de qualquer forma, um tráfico novo e receitas suplementares que não são

unicamente lucrativas para o porto, pois, na condição de associar os parceiros locais nas iniciativas de promoção comum, podem beneficiar uma comunidade portuária ou regional mais alargada e servir de justificação para o financiamento de investimentos rentáveis ao conjunto dos parceiros. (ISEMAR a:2000)

A integração do porto no centro urbano possibilita o desenvolvimento de sinergias com benefícios directos e indirectos para ambos. Assim, da parte do porto rentabilizam-se os equipamentos e infraestruturas, ao mesmo tempo que se minimiza o tempo de amortização dos investimentos e, para a cidade, possibilita-se a sua promoção e a geração de riqueza devido ao aumento do número de turistas.

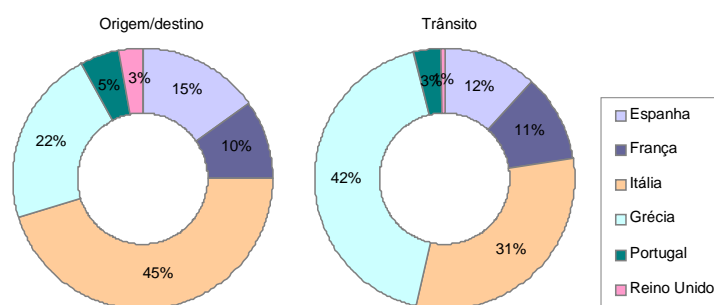
O impacto das escalas é muito variável de cidade para cidade e nem todos podem ser directamente quantificáveis. Os impactos económicos têm sido os mais analisados, mas são sempre difíceis de calcular e não podem ser generalizados. Entre outros aspectos, os impactos variam de acordo com a posição do porto no circuito de cruzeiro (porto base – origem/destino ou porto de trânsito), com a dimensão dos navios e com a origem dos passageiros, não sendo, portanto, possível estabelecer uma relação entre o número de passageiros e os impactos económicos desencadeados pela escala numa dada cidade.

Ainda em relação ao impacto económico das escalas, verifica-se, de uma forma geral, unanimidade em relação à sua (relativa) importância económica, já que a concorrência que se verifica entre portos obriga à prática de taxas muito baixas e à oferta de uma série de facilidades aos armadores, tornando este tipo de tráfego, em termos directos, pouco rentável. Contudo, os cruzeiros podem contribuir para a rentabilização de algumas infraestruturas ou espaços portuários e induzir ao desenvolvimento de novas actividades e serviços no porto, os quais poderão apresentar alguma rentabilidade e assegurar o retorno dos investimentos.

Por outro lado, deve-se também ter em conta que nem todos os impactos são positivos. O aumento dos tráfegos, de navios e passageiros, pode colocar alguns problemas aos portos e às cidades, por não estarem preparados para receber essa pressão.

No Gráfico 2⁴¹ é possível constatar que os portos da Itália, que reúnem 45% das escalas, enquanto porto de origem e destino, são ultrapassados pelos portos da Grécia nas escalas por navios de cruzeiro em trânsito. A posição dos portos portugueses, justificada pela importância do porto de Lisboa, enquanto porto de embarque/desembarque, esconde a realidade nacional em relação aos diferentes portos e obriga a uma análise mais detalhada.

GRÁFICO 2 –DISTRIBUIÇÃO DOS TRÁFEGOS, NO CONJUNTO DOS PORTOS DE ALGUNS PAÍSES EUROPEU (1997- 1998)



Fonte: Adaptado de TURESPANÃ (1998).

A vantagem da Europa reside no grande número de portos, possibilitando a reorganização dos itinerários de ano para ano, o que se apresenta especialmente atractivo nos segmentos de luxo e de pequena dimensão. Todavia, esta forma de actuação por parte dos operadores reduz a fidelidade das escalas nos portos e condiciona o investimento neste sector.

Os portos da costa atlântica não constituem, por si só, um destino de cruzeiro. Salienta-se, todavia, a oportunidade de se desenvolverem enquanto portos de escalas dos cruzeiros em trânsito a partir da Europa do Norte para o Mediterrâneo e, sobretudo, as oportunidades criadas no reposicionamento dos navios – que correspondem a 80% das escalas nos portos da costa atlântica.

⁴¹ Construído a partir da análise dos catálogos 1997/98 para os itinerários referentes à Europa das 14 principais companhias do mercado norte-americano (principal mercado de origem), que representam uma capacidade total de 65.622 camas (mais de 50% daquele mercado norte-americano).

2.3.3 – OS TERMINAIS PORTUÁRIOS

As infraestruturas portuárias, em especial os terminais de navios de passageiros, devem assegurar um leque diversificado de funções, nomeadamente funções de apoio aos passageiros, navio e tripulação e, para além das questões técnicas e funcionais, o seu planeamento, concepção e construção deve obedecer a critérios de integração urbanística e arquitectónica na cidade.

Os terminais de passageiros constituem estruturas muito qualificadas e especializadas, com uma função de charneira entre o porto e a cidade, devendo englobar um mínimo de requisitos operacionais para funcionar com qualidade e conforto para os passageiros. Ao nível funcional, devem ter capacidade para comportar um volume crescente de passageiros (levando em consideração a tendência para o aumento da dimensão média dos navios), facultar uma oferta comercial variada e um leque diversificado de serviços aos vários utentes, assegurando ao mesmo tempo a sua segurança.

As infraestruturas a incluir nos terminais devem, por um lado, respeitar o sistema hierárquico de portos do país onde se inserem e, por outro, atender à especialização do porto: porto de origem/destino ou porto de escala. Face ao avultado investimento inerente à sua criação, há que promover, na medida do possível, a utilização de parte dos equipamentos pela comunidade, de forma a aumentar a sua rentabilidade. Para além das funções associadas ao apoio aos passageiros e às tripulações, as gares de passageiros asseguram, frequentemente, outras funções ditas urbanas como os auditórios, restauração, escritórios, ou actividades e serviços relacionados com a actividade portuária local.

2.3.3.1 – A SEGURANÇA

A salvaguarda da vida humana no mar foi desde sempre um assunto de grande importância. Destaca-se a criação, em 1948⁴², da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), que devido ao valor da sua actividade foi ganhando protagonismo e consenso internacional em relação a aspectos relacionados com a actividade marítima e, em especial, a segurança. A Convenção mais importante

⁴² Sob a égide das Nações Unidas.

que saiu da IMO foi a de SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar) em 1974 e que sofreu importantes alterações em 1988⁴³, nomeadamente a introdução do Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS). Com este sistema conseguiu-se um sistema mundial, harmonizado, com elevada eficácia na resposta aos pedidos de socorro e um elevado nível de eficiência nas comunicações do serviço móvel marítimo.

Destaca-se ainda o “*Código Internacional para a Protecção de Navios e Instalações Portuárias*” (International Ship & Port Facility Code - ISPS Code) que surgiu na sequência dos ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001⁴⁴. A partir de então, a comunidade internacional trabalhou na regulação e protecção das actividades marítimas de todo o mundo. Assim, o ISPS tem como objectivo proteger os portos e a navegação internacional contra o terrorismo, mas não contempla assuntos relacionados com a pirataria, a imigração ilegal, o contrabando e o roubo.

O Código ISPS, aplicável a navios de passageiros e de carga superiores a 500 TAB, que realizam viagens internacionais e a todas as infraestruturas que servem o navio (porto e respectivos equipamentos e companhias de navegação), é composto por duas partes: a parte A, com disposições obrigatórias e a parte B com recomendações, algumas das quais a Comissão pretende que venham a ser obrigatórias para os Estados-Membros. Para tal, foi recentemente apresentada ao Parlamento Europeu uma proposta de regulamento relativa ao “*Reforço da Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias*”⁴⁵.

O ISPS prevê a elaboração de um “*Plano de Protecção das Instalações Portuárias*” (Port Facility Security Plan) e de um “*Plano de Segurança do Navio*” (Ship Security Plan)⁴⁶.

⁴³ Que entraram em vigor em 1999.

⁴⁴ A entrar em vigor em Julho de 2004.

⁴⁵ DOC 6363/04 - COM(2004)76 FINAL

⁴⁶ Com obrigatoriedade de elaboração até Abril de 2004. Em Portugal, compete ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos a coordenação, implementação e supervisão da aplicação das medidas de protecção previstas no regulamento ISPS em relação aos navios e às instalações portuárias.

Ao nível de segurança interna dos navios, desde 1985, altura em que foi sequestrado em alto-mar o navio Aquille Lauro, as condições de segurança melhoraram consideravelmente, tanto em relação aos passageiros, como ao controlo da sua bagagem. A principal diferença relativamente ao transporte aéreo é a permanência da bagagem junto dos passageiros, enquanto no avião são transportadas no porão.

À partida os navios podem parecer “*ilhas mágicas*”, onde a diversão não tem fim, mas à semelhança de uma ilha ou de uma “*cidade flutuante*” podem acontecer os mesmos problemas que se verificam numa cidade. Destacam-se para além dos furtos e algumas fraudes, os ataques sexuais e o terrorismo. Note-se que os aspectos relacionados com a jurisdição colocam entraves à resolução desses problemas, na medida em que a maioria deste tipo de incidentes ocorre em “*terra de ninguém*” quando se trata de aplicar a lei. Como referiu Newhoff⁴⁷ “*estes conflitos ocorrem muitas vezes entre pessoas de diferentes nacionalidades, numa embarcação de um terceiro país que navega em águas territoriais de um quarto*”.

Ao nível do pessoal de segurança interna, ainda não existe qualquer tipo de preparação específica uniformizada, nem procedimentos normalizados em todos os navios e linhas de cruzeiro.

Por outro lado, evidenciam-se ainda algumas melhorias técnicas por forma a assegurar a segurança dos passageiros em caso de incidentes que envolvam o abandono do navio, nomeadamente o Marin-Ark⁴⁸, o primeiro sistema de evacuação do mundo que cumpre integralmente as normas da IMO relativas à segurança nos navios de cruzeiros⁴⁹.

2.3.4 – CARACTERIZAÇÃO DA OFERTA

A actividade de cruzeiros turísticos caracteriza-se por comportar uma oferta mais reduzida do que outros produtos turísticos, facto que se explica pela elevada sensibilidade do mercado de cruzeiros e pela especificidade deste sector

⁴⁷ Gerente de segurança do Royal Caribbean International.

⁴⁸ Lançado em 1998.

⁴⁹ O sistema, armazenado numa unidade leve e compacta, é composto por quatro lanchas reversíveis e duas mangas telescópicas cobertas, que possibilitam uma saída rápida dos passageiros da embarcação.

As Caraíbas constituem o destino mais popular, englobando a maioria das camas e os navios de maior dimensão. Destaca-se a posição do Mediterrâneo, pois constitui a região com maior número de navios – 59 em 1999 (Quadro 20).

QUADRO 20 – ASPECTOS DA OFERTA DE CRUZEIROS: CAMAS E NAVIOS POR GRANDES

REGIÕES (1999)			
ÁREA	CAMAS	NAVIOS	CAMAS/NAVIOS
CARAÍBAS	41.130	27	1523
MEDITERRÂNICO	39.886	59	676
NORTE DA EUROPA	37.190	51	729

Fonte: Adaptado de www.cruising.org

Em relação à oferta de camas*dia, ou seja, levando em ponderação a duração dos cruzeiros em cada uma das regiões, releva-se a América do Norte e Central, pois constituiu, em 1999, perto de 70% da oferta total e, em especial as Caraíbas e Bahamas, com 43%. O Mediterrâneo, por sua vez, representou mais de metade da oferta da Europa, tendo representado 12,9% das camas*dia em 1999 (Quadro 21).

Apesar do forte crescimento da actividade dos cruzeiros na Europa, “(...) as costas atlânticas não constituem ainda um destino por si só. Elas são visitadas por pequenas unidades oferecendo serviços de alta gama, na sequência do posicionamento dos navios entre o Norte e o Sul da Europa, ou no momento das migrações transatlânticas” (ISEMAR a: 2000, p.2)⁵⁰.

Porém, o Mediterrâneo apresenta-se como uma região em expansão e com um grande potencial de desenvolvimento futuro. Em comparação com a zona das Caraíbas, que oferece essencialmente um produto relacionado com as praias e a vida a bordo, o Mediterrâneo afirma-se no mercado dos cruzeiros através da sua riqueza histórica, patrimonial, cénica, cultural⁵¹ (SACCHI: 2000).

⁵⁰ De acordo com Cédric Rivoire-Perrochat, director de marketing da RCCL em França, o mercado dos cruzeiros abre-se lentamente à clientela europeia. Os preços, ainda muito elevados na Europa, deverão tornar-se mais concorrenciais, sendo já previsível a descida dos tarifários, a curto-prazo, no Mediterrâneo.

⁵¹ A existência de grande número de portos e cidades de escala, que possibilitam uma série de itinerários alternativos, e as boas condições climáticas que favorecem o prolongamento da actividade dos cruzeiros fora do Verão, são outros factores que explicam a expansão da actividade na região do Mediterrâneo.

QUADRO 21 – CAMAS*dia POR GRANDE REGIÃO DE OFERTA DO MERCADO DE CRUZEIROS TURÍSTICOS (1999)

	Camas*dia	
	(000)	%
América do Norte e Central	31.721	69,2
Caraíbas e Bahamas	19.729	43
Riviera Mexicana e Panamá	5.565	12,1
Alaska	4.152	9,1
Bermudas e Nordeste Atlântico	2.277	5
Europa	10.336	22,6
Mediterrâneo	5.899	12,9
Noroeste da Europa	4.437	9,7
Resto do Mundo	3.757	8,2
Extremo Oriente e Sul da Ásia	338	0,7
Havai e Pacífico	1.918	4,2
América do Sul e Antártica	711	1,6
África e Oceano Índico	225	0,5
Cruzeiros circunferrestres	565	1,2
TOTAL	45.814	100

Fonte: Adaptado de www.cruising.org

Centrando a análise da oferta no Mediterrâneo, e levando em consideração os segmentos previamente explicitados, sobressai o Este do Mediterrâneo, com 949 cruzeiros, o que representa 44,1% do total. Porém, no que diz respeito às camas*dia, o Oeste do Mediterrâneo comportou, em 2002, mais de 40% do total da oferta, ainda que o Este ocupe a segunda posição com 27,5% daquele total. A duração média dos cruzeiros, para o conjunto da região, é de 7 dias, relevando-se o segmento do Mar Negro com cerca de 13 dias (Quadro 22).

QUADRO 22 – OFERTA DOS CRUZEIROS NO MEDITERRÂNEO, POR SEGMENTO (2002)

Segmentos	Cruzeiros	Camas*dia		Duração média (dias)
		nº	%	
Oeste do Mediterrâneo	757	4.867.627	41,4	7,2
Ilhas Atlânticas	159	1.507.047	12,8	9,6
Adriático	268	2.019.659	17,2	7,7
Este do Mediterrâneo	949	3.235.903	27,5	5,5
Mar Negro	17	141.281	1,2	12,9
TOTAL	2150	11.771.517	100	7

Fonte: Adaptado de www.gpwild.com

Quanto aos portos de origem/destino do Mediterrâneo, destaca-se o Porto de Pireaus, na Grécia, que englobou, em 1999, perto de 30% dos cruzeiros desta área e 44 navios. Salientam-se ainda os portos de Veneza, Istambul, Barcelona e Génova, em relação ao número de navios, cruzeiros e passageiros. Lisboa, por sua vez, não

constitui um porto relevante, no conjunto dos circuitos do Mediterrâneo, ao comportar apenas 1,1% dos cruzeiros e 15 navios (Quadro 23).

QUADRO 23 – NÚMERO DE NAVIOS E CRUZEIROS EM PORTOS DA REGIÃO DO MEDITERRÂNEO (1999)

Portos	Navios	Cruzeiros
Pireaus	44	494
Veneza	31	198
Palma de Ma	7	158
Genova	21	135
Barcelona	22	149
Limassol	9	186
Istambul	26	104
Civitavecchia	19	87
Antalya	4	31
Southampton	5	23
Savona	2	18
Lisboa	15	20
Dover	7	13
Nice	4	28
Cannes	2	22
Greenock	1	4
Monte Carlo	7	20
Marselha	2	2
La Valletta	4	5
Liverpool	1	2
Harwich	2	2
Amesterdão	1	1
Aqaba	5	5
Copenhaga	1	1
Nápoles	2	7
Rouen	1	1
Kiel	1	1
Malága	5	5
Haifa	2	4
Bremerhaven	1	1
Heraklion	1	1
Safaga	1	1
Kusadasi	2	4
Sousse	1	11
Outros	-	24
TOTAL	-	1.768

Fonte: Adaptado de www.gpwild.com

No que respeita à concentração da oferta, relevam-se os operadores norte-americanos - Carnival e Royal Caribbean, por terem concentrado $\frac{1}{4}$ da capacidade da frota de cruzeiros turísticos, sendo ainda de assinalar a importância da Princess Cruises com pouco mais de 8% do total (Quadro 24).

QUADRO 24 – CAPACIDADE DA FROTA DE CRUZEIROS TURÍSTICOS, POR OPERADOR (1998)

Operador	Capacidade da Frota	
	nº	%
Carnival	37.430	13,2
Royal Caribbean	34930	12,3
P&O	-	-
Princess Cruises	22.996	8,1
NCL	13.338	4,7
Celebrity	12.198	4,3
Holland America	14.564	5,1
Star Cruises	12.847	4,5
Outros	134.611	47,8
TOTAL	282.914	100

Fonte: Adaptado de www.cruising.org

2.3.4.1 – A ATRACTIVIDADE DAS CIDADES E OS CRUZEIROS TURÍSTICOS

Até aos anos 50/60 os portos e as cidades cresceram juntos, o que, em parte, justifica que algumas das maiores cidades do mundo sejam também grandes portos. A problemática que se coloca actualmente na relação porto-cidade prende-se com a necessidade de reestruturação dos espaços portuários mais antigos, sendo de enfatizar as oportunidades que se colocam às cidades portuárias caso consigam tornar competitivas e ambivalentes as infraestruturas de interface com o meio aquático.

O papel das cidades na organização dos fluxos turísticos não se resume à simples geração de fluxos, ou seja à emissão de turistas. As cidades desempenham, muitas vezes, um papel fundamental no estabelecimento dos circuitos de cruzeiro, nomeadamente na escolha dos portos de origem, destino ou de trânsito dos cruzeiros turísticos. Este aspecto deriva não apenas da sua capacidade para disponibilizar uma série de serviços logísticos, exigidos pelos operadores das linhas de cruzeiro - serviços ao navio, à tripulação e aos passageiros, - mas também da própria capacidade de atracção da cidade. O estudo dos destinos dos cruzeiros mostra a mesma identidade entre as principais áreas de turismo e de cruzeiros, que coincidem com cidades e regiões com grande poder de atracção e muito frequentadas pelos visitantes.

Os turistas de cruzeiro constituem uma clientela complementar para os comerciantes e prestadores de serviços locais, contudo, o impacto económico pode ser menor do que se poderia pensar à partida, uma vez que muitas das actividades em terra já se

encontram contratadas aquando do cruzeiro e não são organizadas por empresas locais. Por outro lado, os próprios produtos turísticos (artesanato local, lembranças....) são vendidos a bordo, constituindo uma fonte de receita mais para os armadores do que para os comerciantes locais.

Para a cidade os cruzeiros representam ainda uma imagem de modernidade, de lazer ou mesmo de luxo. Note-se que o navio, comparado em tempos a um edifício, chegou a inspirar a arquitectura de Le Corbousier a propósito da *“unidade mínima de alojamento”*. Actualmente é mais facilmente encarado como um quarteirão ou um elemento urbano.

Por outro lado, no pressuposto de que a estadia tenha sido positiva, os milhares de turistas de cruzeiro constituem, certamente, um meio de publicidade e promoção da cidade. A grande diversidade de atracções turísticas permite à cidade responder a interesses turísticos muito diversificados, atrair indivíduos e ampliar o volume de turistas.

A variedade é um factor de atracção turística cada vez mais importante, pois possibilita aos turistas diferentes experiências ou vivências. No caso dos circuitos de cruzeiros, a diversidade é, também, assegurada pelas escalas (diferentes cidades, países e culturas).

A capacidade de afirmação de uma cidade na geografia da actividade dos cruzeiros pode ser analisada a duas escalas de análise – escala internacional e escala local/regional.

A primeira está intimamente ligada com a posição que ocupa nas redes de cidades e de transportes ao nível mundial, resultado da sua notoriedade internacional e da qualidade das suas infra-estruturas.

A centralidade de uma cidade nas redes de transporte favorece a sua posição na actividade dos cruzeiros. Se a existência de uma infraestrutura portuária é uma condição indispensável para a escala dos navios de cruzeiros, a existência de boas acessibilidades aéreas e terrestres reveste-se, também, de extrema importância.

A existência de um aeroporto intercontinental e de boas ligações aéreas pode justificar muitas escalas de navios de cruzeiro em cidades/regiões mesmo sem atracções turísticas relevantes. Quanto à escala local/regional, está associada à diversidade e à qualidade dos seus atractivos turísticos.

O transporte marítimo de passageiros constituiu, juntamente com a náutica de recreio as valências portuárias que melhor asseguram a articulação entre o porto e a cidade. Neste contexto, os terminais de cruzeiro assumem-se como espaços privilegiados de interface entre o porto e a cidade, a partir do qual se desenvolvem uma série de inter-relações. Mas não basta apenas dispor de boas infraestruturas portuárias, numa época em que as cidades e portos concorrem entre si para atrair mais linhas, o marketing é uma ferramenta cada vez mais importante na promoção de um destino turístico. Neste contexto, tem-se vindo a assistir ao desenvolvimento de parcerias público-privada, envolvendo os portos, as cidades e regiões, os órgãos responsáveis pelo turismo e os operadores privados (operadores turísticos e operadores de terminais de cruzeiro).

Estes acordos de parceria visam o desenvolvimento de programas comerciais e de marketing, bem como incentivar o investimento em acções promocionais e a concepção e identificação de “*marcas turísticas*” específicas.

2.3.5 – CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA

As mudanças económicas e sociais que se têm vindo a verificar no mundo industrializado, em que se destacam o aumento do rendimento das famílias e consequentemente do poder de compra, a democratização das férias e a crescente procura de actividades dedicadas ao lazer e ao tempo livre, contribuíram para o incremento acentuado da procura de produtos e destinos turísticos.

No sector dos cruzeiros, salienta-se a existência de elementos inerentes às zonas emissoras e às receptoras que influenciam, de forma notória, a procura deste produto (Quadro 25).

QUADRO 25 – PRINCIPAIS ASPECTOS DA PROCURA DE CRUZEIROS TURÍSTICOS**ZONAS EMISSORAS**

- nível de desenvolvimento económico
- acesso aos tempos livres
- conjuntura económica
- demografia (envelhecimento das populações)
- clima (frio ou chuvioso)

ZONAS RECEPTORAS

- proximidade das zonas receptoras ou boa acessibilidade
- património cultural e turístico, sítios naturais
- estabilidade política
- clima (moderado ou quente no Verão, quente no Inverno)

Fonte: ISEMAR a (2000).

O mercado global de cruzeiros tem vindo a assistir a um forte crescimento, na ordem dos 95,37% entre 1990 e 2000. Apesar da ausência dos valores globais para 2000 (assim como para 1996 e 1997), a tendência crescente encontra-se representada pela variação positiva na procura por parte dos mercados norte-americano, britânico e europeu (Quadro 26). O crescimento acentuado dos turistas de cruzeiro deriva de factores intrínsecos à procura e de outros induzidos pelas alterações introduzidas pelas próprias companhias nos seus produtos.

**QUADRO 26 – EVOLUÇÃO DO MERCADO TOTAL DE PASSAGEIROS DE CRUZEIRO
(1990-2000)**

	América do Norte		Reino Unido		Resto da Europa		Resto do Mundo		TOTAL
	1.000	%	1.000	%	1.000	%	1.000	%	1.000
1990	3.640	81,0	179	4,0	330	7,3	345	7,7	4.494
1991	3.979	80,6	187	3,8	354	7,2	414	8,4	4.934
1992	4.136	78,8	219	4,2	407	7,7	490	9,3	5.252
1993	4.480	79,7	254	4,5	420	7,5	467	8,3	5.621
1994	4.448	69,3	270	4,2	502	7,8	1.196	18,6	6.416
1995	4.378	63,5	340	4,9	694	10,1	1.481	21,5	6.893
1996	4.656	-	416	-	785	-	-	-	-
1997	5.051	-	522	-	803	-	-	-	-
1998	5.428	69,3	663	8,5	897	11,4	850	10,8	7.838
1999	5.894	67,1	746	8,5	980	11,2	1.160	13,2	8.780
2000	6.882	-	754	-	1.098	-	-	-	-

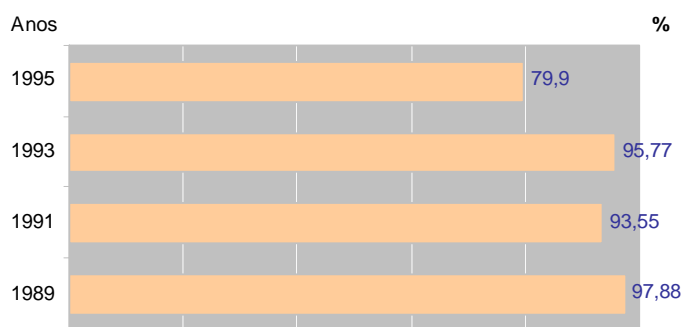
Fonte: PRICEWATERHOUSECOOPERS (2001).

A América do Norte constitui o mercado emissor mais popular, ainda que a sua relevância tenha vindo a diminuir desde os anos noventa, representado mais de metade da procura total de cruzeiros. Por outro lado, o Reino Unido e o Resto da Europa têm vindo a ganhar representatividade na procura de cruzeiros, com 8,5% e 11,2% da procura, respectivamente.

O incremento das linhas e o aumento da dimensão dos navios têm contribuído para uma maior heterogeneidade dos passageiros, nomeadamente em relação aos países de origem, cultura, grupo etário (com passageiros cada vez mais novos e mais activos) e para o crescimento da fidelização da clientela, com interesses cada vez mais específicos.

O aumento do número de passageiros contrasta com a evolução da taxa de ocupação do número de camas oferecidas na frota mundial de cruzeiros, a qual diminuiu aproximadamente 18 pontos percentuais, entre 1989 e 1995, o que se justifica pelo aumento da frota de cruzeiros em número de unidades e em dimensão (Gráfico 3).

GRÁFICO 3 – EVOLUÇÃO DA TAXA DE OCUPAÇÃO MUNDIAL, 1989-1995
(% CAMAS OFERECIDAS)



Fonte: TURESPAÑA (1998).

3 – ORGANIZAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO EM PORTUGAL

3.1 – ATÉ AO SÉCULO XX

Os primeiros sítios portuários desenvolveram-se em áreas abrigadas - estuários e baías - onde se procedia ao fundeadoiro das embarcações e à carga e descarga das mercadorias sem que se verificasse a dotação de infraestruturas vocacionadas. As manobras dos navios e as operações de carga e descarga das mercadorias estavam sujeitas às condicionantes físicas e climáticas dos sítios, sendo frequente a ocorrência de acidentes e a existência de prejuízos.

O posicionamento do território português e a extensão do litoral determinam uma forte tradição marítima, que a partir do século XV, conheceu o seu expoente máximo, com a expansão marítima e o desenvolvimento de trocas comerciais marítimas de longa distância com a Europa Atlântica, o Brasil e a rota do Cabo.

As primeiras preocupações com o desenvolvimento dos portos verificaram-se nos finais do século XVIII, no reinado de D. João V, quando sob a sua ordem, foram desencadeados os primeiros “*projectos*” gerais para melhoramento do porto de Lisboa⁵².

Foi também nesta altura, que surgiram as primeiras preocupações de intervenção estruturada na barra do Douro, face a um longo historial de problemas e pedidos de intervenção, que se tinham multiplicado no decurso do século XVIII.

A implementação do liberalismo traduziu-se, especificamente no desenvolvimento de obras portuárias, num fraco intervencionismo estatal, limitado, na prática, às imposições fiscais para assegurar o financiamento daquelas. Em contrapartida, assistiu-se, nesse período, a uma participação crescente da sociedade, operada através de órgãos associativos, tais como as associações de comerciantes, que se faziam representar junto ao Governo e funcionavam, assim, como interlocutores privilegiados do poder central para os assuntos económicos, incluindo os assuntos portuários.

⁵² Administração do Porto de Lisboa (1987).

Tal é tipificado pela Associação Comercial do Porto⁵³, que assumiu como preocupação central as condições de navegação da barra do Douro, tendo, mesmo, procedido à criação de uma Comissão para assuntos portuários. A Associação Comercial do Porto apresentou, junto ao Governo, pareceres sobre propostas de melhoramentos na barra do Douro, reivindicou a execução das obras necessárias e contestou o “*desvio*” para outros fins do imposto específico para as obras da barra⁵⁴.

Esta associação veio mesmo a desempenhar um papel mais activo, tendo sido incumbida, por parte do Governo, das responsabilidades de administração e fiscalização das obras para melhoramentos na barra (no âmbito do estudo de 1849).

Já com Fontes Pereira de Melo na presidência do Governo, assistiu-se, em 1882, a uma reforma fiscal⁵⁵, que assentou na supressão dos vários impostos portuários aplicados localmente⁵⁶ e na criação de um imposto *ad valorem*⁵⁷ com incidência sobre as mercadorias importadas. Estavam assim criadas as condições financeiras necessárias ao desenvolvimento dos portos, respondendo às exigentes obras da barra do Douro, à afirmação do projecto de Leixões e aos melhoramentos do porto de Lisboa.

Ainda nesse ano⁵⁸, “*o Ministério das Obras Públicas impõe às instituições da Cidade – Associação Comercial, Câmara Municipal e Junta Geral do Distrito – que se reúnam e cheguem a uma solução consensual a respeito dos melhoramentos portuários para o Porto, conjugando interesses administrativos e económicos*” (SOUSA e ALVES: 2002, p.82), cujo resultado foi a aprovação conjunta das obras de melhoramentos da barra do Douro e da construção do porto artificial de Leixões.

⁵³ Órgão associativo, criado em 1834, em representação dos negociantes da cidade do Porto.

⁵⁴ Imposto de tonelagem, cobrado às embarcações de comércio e destinado às obras da barra, que constituiu, até 1890 e durante um século, a receita-base daquelas (SOUSA e ALVES: 2002).

⁵⁵ 26 de Junho de 1882.

⁵⁶ Este imposto é aplicado indiscriminadamente, e os seus rendimentos distribuídos a nível nacional, tendo recebido algumas críticas motivadas pelos encargos inerentes às obras de Leixões, sob o pretexto que estas não seriam de interesse nacional.

⁵⁷ Esse imposto é estabelecido em 1% do valor das mercadorias importadas, podendo passar a 2% com o início das obras no porto de Lisboa.

⁵⁸ Portaria de 5 de Dezembro de 1882.

A adjudicação das obras do porto de Leixões foi efectuada em 1884⁵⁹, ano em que foi apresentada uma Proposta de Lei⁶⁰ sobre os melhoramentos do Porto de Lisboa, tendo estas obras sido inauguradas em 1887⁶¹. O final do século XIX foi marcado pelo arranque de obras nos principais portos do Continente, garantindo, assim, a criação de melhores condições de recepção ao tráfego marítimo.

3.2 - PERÍODO REPUBLICANO (1910-1926)

Pouco tempo decorrido sobre o derrube da monarquia e instauração da república, foram criadas as primeiras Juntas Autónomas de Obras dos Portos, cuja missão, como o próprio nome indica, era a de promover as obras necessárias para o desenvolvimento dos portos. As obras foram, assim, entregues à responsabilidade indirecta das câmaras, uma vez que o presidente da câmara assumia o cargo de director da Junta, a qual agregava ainda representantes de outras entidades ligadas à vida económica política e social da região onde se inseria o porto.

No entanto, as consequências económicas, políticas e sociais da Primeira Guerra Mundial, cumulativamente com os problemas locais de falta de meios e debilidades de organização, criaram um quadro desfavorável à realização de grandes iniciativas, obrigando à revisão dos projectos portuários.

3.3 – POLÍTICA PORTUÁRIA DO ESTADO NOVO

3.3.1 – “LEI DOS PORTOS”

Em 1926, reconhecendo as “*insuficiências*” das Juntas Autónomas de Obras dos Portos na condução de uma intervenção eficaz no sector portuário, foi estabelecida, pela primeira vez, uma “*política nacional portuária*”, com a aprovação da “*Lei dos Portos*”⁶².

⁵⁹ Adjudicação por contrato de 16 de Fevereiro de 1884 à firma de empreiteiros Duparchy & Dauderny C^a (depois alterada para Dauderny & Bartissol) (SOUSA e ALVES: 2002).

⁶⁰ Proposta de lei apresentada à Câmara dos Senhores Deputados na sessão de 25 de Abril de 1884, pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (SOUSA e ALVES: 2002).

⁶¹ 31 de Outubro de 1887, por ocasião do aniversário do Rei D. Luís I (SOUSA e ALVES: 2002).

⁶² Lei n.º 12757, de 2 de Dezembro de 1926.

Aquele documento reconhecia, também, que os grandes portos não podiam ser em grande número nem apresentar uma situação geográfica arbitrária, pelo que procedeu à classificação dos portos portugueses, tendo em conta a sua importância económica ou o seu valor militar:

"a) Pertencem à 1ª classe os portos que interessam directamente à economia geral do País por serem testas ou portos de escala das grandes linhas de navegação e de importantes redes de comunicações interiores; os que tenham um grande tráfego de mercadorias ou de passageiros; e ainda os que constituam bases de navios de grande importância militar;

b) Pertencem à 2ª classe os portos de interesse regional com um movimento de carga embarcada e desembarcada em cada um dos últimos três anos não inferior a 50.000 toneladas; e os portos de pesca que se venham a criar;

c) Pertencem à 3ª classe os portos de interesse local que tenham uma tonelagem embarcada ou desembarcada em cada um dos três últimos anos não inferior a 5.000 toneladas;

d) Pertencem à 4ª classe todos os outros portos nos quais se façam operações de carga e descarga de alguma importância ou que sirvam de abrigo a embarcações de certa tonelagem." (artigo 1º - Lei n.º 12757, de 2 de Dezembro de 1926)

Eram apresentadas as seguintes possibilidades para a construção e exploração dos portos de qualquer uma daquelas classes:

"a) Directamente pelo Estado;

b) Pelos caminhos-de-ferro quando principalmente interessem ao seu movimento com as gares marítimas;

c) Por corporações oficiais com maior ou menor autonomia;

d) Por empresas particulares sob o regime de arrendamento ou de concessão. "
(artigo 5º - Lei n.º 12757, de 2 de Dezembro de 1926)

A *"Lei dos Portos"* definia os meios de financiamento para as despesas com a construção ou ampliação e apetrechamento dos portos, estabelecendo os limites que poderia atingir a comparticipação financeira do Estado, as atribuições das entidades dos serviços do porto e referia a necessidade de proceder a uma revisão da organização administrativa dos portos, visando uma maior eficiência e uma maior autonomia, embora cuidadosamente fiscalizada.

Procurando responder a estes objectivos, foi publicada nova legislação direccionada para dotar as Juntas Autónomas dos Portos (JAP's) de uma maior autonomia e abrangência de funções.

A *“Lei Orgânica das Juntas Autónomas dos Portos”*⁶³ estabelecia a possibilidade do Governo delegar *“a superintendência nos portos de mar em corporações autónomas locais ou regionais, constituídas por elementos no progresso material e no desenvolvimento económico de determinadas regiões”* (artigo 1º - Decreto n.º 14718, de 8 de Dezembro de 1927).

As JAP's passaram a dispor, então, de autonomia administrativa, financeira e patrimonial e personalidade jurídica e tinham por missão superintender nos estudos, construção e apetrechamento dos portos (de forma condizente com a sua classificação), e desenvolver o movimento comercial e marítimo.

O *“Regulamento Geral das Juntas Autónomas dos Portos”*⁶⁴, decorrente do diploma anterior, definiu as atribuições das JAP's, destacando-se:

- A elaboração e execução dos planos gerais de obras e melhoramentos;
- A aquisição dos equipamentos necessários à exploração do porto;
- O arrendamento, temporário, dos terrenos desnecessários aos serviços do porto;
- A concessão de licenças de ocupação temporária de terrenos dentro da área da sua jurisdição;
- A expropriação dos terrenos necessários à expansão dos portos.

As Juntas Autónomas eram constituídas por representantes de entidades e organismos de carácter local ou regional, correspondendo a um modelo equivalente ao que hoje se designa de *“gestão de proximidade”*. Assim, integravam, a direcção das JAP's:

- O presidente da Junta Geral do distrito (no caso das juntas regionais) ou da comissão executiva da Câmara Municipal (no caso das juntas locais);
- A autoridade marítima do porto;
- O director da alfândega;

⁶³ Decreto n.º 14718, de 8 de Dezembro de 1927.

⁶⁴ Decreto n.º 14782, de 19 de Dezembro de 1927.

- O engenheiro chefe da divisão hidráulica;
- Um engenheiro da divisão das estradas;
- Um delegado do Ministério Público;
- O administrador delegado da Junta;

E, enquanto vogais eleitos,

- Representantes das Câmaras Municipais interessadas;
- Representantes das associações comerciais e industriais;
- Representantes das associações ou sindicatos agrícolas;
- Representantes das companhias de navegação e armadores;
- Representantes dos interesses piscatórios. (artigo 3º - Decreto n.º 14782, de 19 de Dezembro de 1927)

Nos termos dos dois diplomas anteriores, foram criadas em 1935, a Junta Autónoma dos Portos do Norte, a Junta Autónoma dos Portos de Barlavento do Algarve e a Junta Autónoma dos Portos de Sotavento do Algarve, e em 1938, a Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz. No Arquipélago da Madeira, a Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal foi substituída, em Setembro de 1936, pela Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira⁶⁵.

Em simultâneo com a criação, na segunda década do século XX, das JAP's - presente na grande maioria dos portos de pesca e de interesse regional ou local - coexistiam, nesse período, outros dois tipos de organização administrativa dos portos nacionais: a administração directa do Estado, presente num número reduzido de portos, sendo exercida de forma repartida de acordo com as competências dos Ministérios⁶⁶; e uma "*administração autónoma*" no porto de Lisboa.

⁶⁵ Decreto-lei n.º 26985 de 5 de Setembro de 1936.

⁶⁶ As obras de construção das áreas portuárias terrestres e marítimas e de apetrechamento encontravam-se a cargo do Ministério das Obras Públicas; a administração comercial dos portos pertencia ao Ministério das Comunicações; as competências relativas à pilotagem, balizagem, segurança da navegação e autoridade marítima recaíam sobre o Ministério da Marinha; a fiscalização aduaneira era desenvolvida pelo Ministério do Interior; e a cobrança de impostos (nomeadamente sobre o pescado) cabia ao Ministério das Finanças.

3.3.2 – PLANOS DE ARRANJO E EXPANSÃO DOS PORTOS

Na década de 40, no contexto da Segunda Guerra Mundial, as administrações portuárias foram confrontadas com um forte aumento do movimento nos portos, particularmente nos portos metropolitanos, sendo obrigadas a conciliar as necessidades crescentes de áreas de apoio ao tráfego comercial com as solicitações também crescentes por parte dos privados para a fruição dos terrenos portuários de interesse comercial ou industrial.

Impunha-se, portanto, uma simplificação das formalidades, quando ainda subsistia o regime de 1892 de utilização dos espaços de domínio público marítimo. As regras e procedimentos de licenciamento das áreas portuárias a privados foram definidos em 1943, quando foi determinado, simultaneamente, que as administrações portuárias promovessem a elaboração de "*planos de arranjo e expansão*"⁶⁷ dos portos.

Os "*planos de arranjo e expansão*" dos portos constituem não só o primeiro instrumento legal de planeamento e ordenamento dos espaços portuários em Portugal, como o único que até hoje foi devidamente regulamentado.

No âmbito dos "*planos de arranjo e expansão*" dos portos⁶⁸, as administrações portuárias deveriam, proceder à definição da sua área de jurisdição e, no seu interior, os limites da "*zona do porto*". Esta compreendia a "*zona de exploração*" (abrangendo os cais e terraplenos adstritos aos serviços do porto e destinados à instalação das actividades comerciais e industriais) e a "*zona de expansão*" (área de reserva destinada a ser integrada progressivamente na zona de exploração, de acordo com as necessidades de desenvolvimento portuário ou industrial).

O "*ordenamento*" do espaço portuário funciona como suporte às referidas perspectivas de licenciamento⁶⁹, sendo, também, introduzida, no Decreto-Lei nº 32842, de 11 de

⁶⁷ Decreto-lei nº 32842, de 11 de Junho de 1943.

⁶⁸ O Decreto-Lei nº 32842 estabelece os regulamentos referentes à elaboração e os conteúdos dos planos, definindo as plantas e as escalas de apresentação, os tipos de actividades a instalar e os regimes de utilização do espaço por parte dos privados.

⁶⁹ O licenciamento a privados de "áreas portuárias" opera-se, preferencialmente, em regime de arrendamento, quando integradas na "zona de exploração", e em regime de concessão, quando na "zona de expansão".

Junho de 1943, a possibilidade de criação de zonas francas na “zona de expansão” do porto.

Os Planos de Arranjo e Expansão dos Portos eram elaborados pelas Juntas Autónomas e aprovados pelo governo depois dos pareceres do município respectivo, do “Conselho de Tarifas” e do “Conselho Superior de Obras Públicas”. A auscultação destas entidades destinava-se a garantir “...a lógica ligação destes planos de expansão industrial ao desenvolvimento urbanístico das povoações adjacentes e assegurar a sua observância esclarecida por parte de todos os serviços com autoridade especial sobre cais e terraplenos” (preâmbulo - Decreto-lei nº 32842, de 11 de Junho de 1943).

O Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos⁷⁰ acrescentava que “...sempre que os mesmos planos possam ou devam integrar-se em planos de urbanização de centros populacionais” (artigo 3º - Decreto-Lei n.º 37:754, de 18 de Fevereiro de 1950), a Junta Central dos Portos deveria solicitar o parecer da Direcção-Geral dos Serviços Urbanísticos, reflectindo, assim, as preocupações de articulação das medidas previstas nestes planos com outros de âmbito territorial e urbanístico.

3.3.3 – 2ª FASE DO PLANO PORTUÁRIO

Num contexto de restauração das finanças do Estado, assistiu-se, a partir da “Lei dos Portos”⁷¹, a um significativo esforço na dotação de obras portuárias (até aí reduzida a pequenos esforços locais), tendo também sido criado um serviço de dragagens de conservação. Não obstante, na década de 40, impunham-se melhoramentos complementares aos já realizados em alguns portos, o arranque de obras em portos até aí não considerados e o equipamento dos portos de um modo geral, que foram objecto da programação de financiamento associado à “2ª fase do plano portuário nacional”⁷².

Este documento definia que o esforço de investimento deveria privilegiar o “melhoramento dos acessos aos portos e a criação de condições de abrigo

⁷⁰ Decreto-Lei n.º 37:754, de 18 de Fevereiro de 1950.

⁷¹ Decreto nº 12757, de 2 de Dezembro de 1926.

⁷² Decreto-Lei n.º 33922, de 5 de Setembro de 1944.

indispensáveis ao trânsito da navegação, ao exercício do tráfego comercial e ao das actividades marítimas em geral" (Princípios Gerais - Decreto-Lei n.º 33922, de 5 de Setembro de 1944).

3.3.4 – PLANOS DE FOMENTO⁷³

Após a implementação da *"2ª fase do plano portuário nacional"* e do *"Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa"*⁷⁴, o esforço de investimento no sector portuário seria concretizado pelos financiamentos previstos no âmbito dos Planos de Fomento.⁷⁵

As propostas e investimentos associados constituíram um instrumento principal de desenvolvimento económico do Estado Novo, incluindo o sector portuário. A este foi-lhe reconhecido o papel fundamental no desenvolvimento do País, em função da (como justificado no I Plano de Fomento) posição geográfica do País, grande extensão da sua orla costeira e dispersão do território nacional (Ilhas adjacentes e Ultramar), que se traduziam no âmbito da sua participação no comércio marítimo, defesa, da pesca e indústria.

Os portos eram, pois, entendidos como *"elementos fundamentais nas linhas de comunicação, cuja segurança e eficiência importa promover por meio de obras portuárias de protecção e abrigo, de acostagem e correspondentes instalações terrestres [...]"* (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO: 1953, p.46)

3.3.4.1 - I PLANO DE FOMENTO

Os Planos de Fomento concretizaram, desde o I Plano de Fomento, um reforço do investimento nos portos. Este é representado pela diferença da média anual das verbas previstas para aquele sector no I Plano de Fomento (625.991Euros) em relação à média anual dos seis anos que o antecederam (incluindo o investimento associado à Lei de Reconstituição Económica), que foi de 483.834 Euros.

⁷³ Para facilitar a comparação de valores, os quadros elaborados são apresentados em Escudos e Euros

⁷⁴ Dada a sua especificidade, a definição do programa de financiamento de obras para o Porto de Lisboa foi objecto de um documento próprio – o "Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa" (Decreto-Lei n.º 35716, de 24 de Setembro de 1946) – enquanto os restantes portos foram incluídos na "2ª fase do plano portuário nacional".

⁷⁵ A lei n.º 2058, de 29 de Dezembro de 1952, aprova os quantitativos de financiamento para o (I) Plano de Fomento.

QUADRO 27 – COMPARAÇÃO DO INVESTIMENTO NOS PORTOS PREVISTO NO ÂMBITO DO I PLANO DE FOMENTO E O INVESTIMENTO CONCRETIZADO NO PERÍODO ANTECEDENTE

Anos		Investimento no Sector Portuário	
		10 ³ Esc	Euros
1947	Lei da Reconstituição Económica	81.386	405.952
1948		113.022	563.751
1949		98.309	490.363
1950		119.800	597.560
1951		95.500	476.352
1952		75.000	374.098
Período 1947-1952			
<i>Total</i>		583.017	2.908.077
<i>Média Anual</i>		97.000	483.834
Período 1953-1958 (I Plano de Fomento)			
<i>Total</i>		915.000	4.564.001
<i>Média Anual</i>		152.500	760.667

Fonte: Adaptado de PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1953).

A verba inscrita no I Plano de Fomento destinada aos portos (4.564.001 Euros) situava-se na ordem dos 12% do investimento total e representava 38% do investimento em Comunicações e Transportes. Porém, com a revisão de 1955 e os ajustamentos posteriores imputados a estas verbas, verificar-se-ia uma desvalorização do investimento nos portos no total das Comunicações e Transportes e uma redução efectiva do investimento para 4.341.687 Euros.

QUADRO 28 – INVESTIMENTO PREVISTO NO ÂMBITO DO I PLANO DE FOMENTO

	Verba inscrita	
	10 ³ Esc	Euros
I Plano de Fomento – Total	7.500.000	37.409.842
Comunicações e Transportes	2.420.800	1.2074.899
Portos – Total	915.000	4.564.001
Lisboa	484.000	2.414.182
Douro e Leixões	210.000	1.047.476
Portos Comerciais e de Pesca	221.000	1.102.343
Viana do Castelo	20.000	99.760
Aveiro	50.000	249.399
Figueira da Foz	38.000	189.543
Peniche	15.000	74.820
Portimão	17.000	84.796
Faro-Olhão	10.000	49.880
Funchal	65.000	324.219
Horta	6.000	29.928

Fonte: Adaptado de PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1953) e PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1959).

QUADRO 29 – INVESTIMENTO PREVISTO NO ÂMBITO DO I PLANO DE FOMENTO E ALTERAÇÕES DECORRENTES DA REVISÃO DE 1955 E AJUSTAMENTOS POSTERIORES

	Verba inscrita		Revisão de 1955		Variação	Ajustamentos		Variação
	10 ³ Esc.	Euros	10 ³ Esc.	Euros	(a) (%)	10 ³ Esc.	Euros	(b) (%)
Comunicações e Transportes	2.420.800	12.074.899	2.909.400	14.512.026	20,18	3.188.434	15.903.842	31,71
Portos Total	915.000	4.564.001	976.800	4.872.258	6,75	870.430	4.341.687	-4,87

(a) Variação da Verba inscrita/ Revisão de 1955

(b) Verba inscrita/Ajustamentos posteriores

Fonte: Adaptado de PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1959).

Os investimentos previstos no I Plano de Fomento⁷⁶ correspondiam, na sua grande maioria, à integração de programas administrativos parciais transitados do período de vigência da Lei de Reconstituição Económica⁷⁷. Deste modo, as orientações do I Plano de Fomento no desenvolvimento do sector portuário baseavam-se num princípio de continuidade relativamente às orientações anteriores nesta matéria, definidas pela *"Lei dos Portos"* de 1926, pelos planos de obras portuárias de 1929 (1ª fase) e de 1944 (2ª fase), e pelo *"Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa"* (1946).

Não obstante, o Plano de Fomento não incluía todos os empreendimentos ainda não concluídos do plano de 1944, excluindo nomeadamente os portos de Póvoa do Varzim, Sesimbra, Setúbal, Sines, Vila Real de Santo António, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e os pequenos portos, e privilegiando o esforço de concentração do investimento.

Segundo o parecer subsidiário da secção de obras públicas e comunicações, os elevados dispêndios envolvidos obrigavam a um cuidado na escolha dos portos a melhorar e à definição da prioridade das diversas obras.

Porém, impunha-se também a *"necessidade de atender as exigências de certos centros industriais e zonas de produção"* e, por isso, *"não obstante as vantagens de concentração, tem de ser considerado, além das instalações portuárias principais um certo número de portos comerciais secundários ao serviço directo de regiões"*

⁷⁶ Aprovado pela Lei n.º 2058, de 29 de Dezembro de 1952

⁷⁷ No decurso dos quinze anos de vigência da Lei de Reconstituição Económica (Lei n.º 1914, de 24 de Maio de 1935) foi lançada e executada uma série de planos administrativos parciais, incluindo a 2ª fase do plano portuário (Decreto-Lei n.º 33922, de 5 de Setembro de 1944).

produtoras de grande valor económico (...)" (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO: 1953, p.328).

No que dizia respeito à prioritização das obras, deveriam ser privilegiadas as *"obras destinadas a assegurar para cada porto condições satisfatórias de acesso e de abrigo à navegação"* (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO: 1953, p.328).

Como referido, o Porto de Lisboa tinha sido objecto do desenvolvimento de um plano de obras próprio – *"Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa"* dada a importância especial deste porto. O I Plano de Fomento retomou esta valorização do porto de Lisboa, atribuindo-lhe 53% das verbas destinadas ao investimento em portos, ou seja 484 000 contos. Para além da continuidade do plano de obras do porto de Lisboa, foi também programada a construção de uma Doca Seca para a docagem dos maiores navios nacionais e dos navios estrangeiros, enquanto medida complementar da renovação da marinha mercante.

Porém, não foi dada execução à construção da doca seca no porto de Lisboa, porque a dimensão prevista de 220 m de comprimento se revelou insuficiente para as dimensões dos navios que exigiam uma doca de 250 m (projecto abrangido pelo II Plano de Fomento, no capítulo das *"Indústrias transformadoras"*). Entende-se, assim, a diferença entre o investimento previsto e realizado (883.970 Euros) para o porto de Lisboa no período de vigência do I Plano de Fomento, como descrito no quadro.

QUADRO 30 – INVESTIMENTO EFECTUADO NO PORTO DE LISBOA EM OBRAS MARÍTIMAS, TERRESTRES E INSTALAÇÕES E APETRECHAMENTO NO PERÍODO DE VIGÊNCIA DO I PLANO DE FOMENTO

	Investimento	
	10 ³ Esc.	Euros
1953	11.298	56.354
1954	18.108	90.322
1955	28.346	141.389
1956	56.847	283.552
1957	50.773	253.255
1958	11.848	59.098
Total	177.220	883.970

Fonte: Adaptado de PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1959).

Não obstante, o rendimento bruto do porto de Lisboa registou um aumento na ordem dos 37,8% no período de vigência do I Plano de Fomento, tendo ultrapassado a barreira dos 500 Mil Euros, em 1956.

**QUADRO 31 – RENDIMENTO BRUTO DO PORTO DE LISBOA
NO PERÍODO DE VIGÊNCIA DO I PLANO DE FOMENTO**

	Rendimento Bruto	
	10 ³ Esc.	Euros
1953	85.781	427.874
1954	90.120	449.517
1955	99.060	494.109
1956	105.468	526.072
1957	123.256	614.798
1958	118.235	589.754
<i>Variação (%) 1953-1958</i>	<i>37,8</i>	

Fonte: Adaptado do PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1959).

O Porto do Douro e Leixões foi também objecto de um especial esforço de investimento, na ordem dos 210 000 contos, ou seja 23%, com vista à sua transformação no grande porto comercial do Norte. Neste sentido, as outras duas obras importantes apresentadas pelo I Plano de Fomento (para além da Doca Seca em Lisboa), que não se encontravam consignadas na 2ª fase do plano portuário, referem-se a este porto: uma bacia de rotação em prolongamento do porto comercial de Leixões e um cais acostável na margem esquerda do Douro.

Os restantes portos deveriam receber, no seu conjunto, 24% das verbas, distribuídas de forma a assegurar a conclusão das obras em curso iniciadas pela “2ª fase do plano portuário” e o início de obras novas em Viana do Castelo, Figueira da Foz e Funchal.

O Porto do Funchal foi aquele ao qual foi atribuída a maior verba relativa aos portos comerciais e de pesca, dada a urgência de colmatar o atraso nas obras, que tinha conduzido a uma fuga da navegação em busca de portos melhor equipados (como, por exemplo, o porto de Canárias), e de assegurar as condições satisfatórias de acostagem, abrigo e reabastecimento de combustíveis líquidos à navegação transatlântica.

As intervenções nos portos de Viana do Castelo e da Figueira da Foz (ao qual era reconhecido o papel de porto de saída natural dos produtos agrícolas, industriais e mineiros da região Centro), assim como de Aveiro, Portimão e Horta visavam, essencialmente, melhorar as condições de acesso.

No porto de Faro-Olhão, que servia, simultaneamente, o importante centro comercial e industrial de Faro e o grande centro piscatório de Olhão, visava-se, para além da melhoria das condições de acesso, a construção de uma doca de apoio à pesca em Olhão.

Acrescia ainda o desenvolvimento do porto de Peniche, no sentido de oferecer melhores condições naturais como porto de pesca e de abrigo e refúgio, e a construção de uma doca de pesca em Vila Real de Santo António, com vista ao descongestionamento, em simultâneo, do cais e dos terraplenos comerciais do porto.

3.3.4.2 – II PLANO DE FOMENTO

Enquanto no I Plano, se verificava um predomínio das despesas em infraestruturas, o investimento público previsto no II Plano de Fomento concretizava-se, essencialmente, em "*despesas de carácter directamente reprodutivo*" (II Plano de Fomento: 1959, p.37), prejudicando, assim, o investimento nas comunicações e transportes.

Porém, verificou-se um maior volume de investimento nos portos no decurso do II Plano de Fomento – 970 000 contos, compreendendo também equipamentos para dragagens e estudos e ensaios – comparativamente aos 915 000 contos previstos no I Plano.

QUADRO 32 – INVESTIMENTO PREVISTO NO ÂMBITO DO II PLANO DE FOMENTO

	Investimento	
	10 ³ Esc.	Euros
Lisboa	380.000	1.895.432
Leixões	140.000	698.317
Funchal	92.600	461.887
Restantes Portos		
Total	970.000	4.838.340

Fonte: Adaptado de ASSEMBLEIA NACIONAL (1959).

Ainda que se mantivesse a dominância dos portos de Lisboa e Leixões, esta não é tão acentuada como no I Plano de Fomento. Manteve-se, todavia, a filosofia de concentração do investimento, sendo que, de acordo com os pareceres da Câmara Corporativa, o número de portos contemplados podia ser considerado exagerado tendo em conta a fragilidade das dotações de verbas, ao que se acrescentava ser "(...) *aconselhável equipar bem os portos principais, para dar satisfação ao tráfego, em vez de criar portos para estimular um tráfego que não existe.*" (ASSEMBLEIA NACIONAL: 1959, p.317).

Com esta concentração do investimento, esperava-se obter também uma concentração do tráfego e uma maior produtividade dos equipamentos, devendo ser direccionados para os outros portos apenas os investimentos suficientes para assegurar o desempenho das suas funções específicas. (ASSEMBLEIA NACIONAL:1959, p.640)

Esta concentração do investimento nos portos de Leixões e sobretudo de Lisboa era apoiada pela clara preponderância destes, em termos das receitas por eles geradas (totalizando 85% da receita liquidada nos portos da metrópole e 92% da receita liquidada nos portos do Continente).

QUADRO 33 – RECEITAS LÍQUIDAS NOS PORTOS DA METRÓPOLE, EM 1956

		Receitas Líquidas	
		10³ Esc.	Euros
Junta Autónoma	Porto de Lisboa	105.468	526.072
	Porto do Douro e Leixões	50.579	252.287
	Portos do Norte	809	4.035
	Porto de Aveiro	4.097	20.436
	Porto da Figueira da Foz	369	1.841
	Porto de Setúbal	2.085	10.400
	Portos de Barlavento do Algarve	1.949	9.722
	Portos de Sotavento do Algarve	3.825	19.079
	Total Continente	169.181	843.871
Junta Autónoma	Portos do Arquipélago da Madeira	5.193	25.903
	Portos do Distrito de Ponta Delgada	5.142	25.648
	Portos do Distrito de Angra do Heroísmo	3.851	19.209
<i>Ilhas Adjacentes</i>		14.186	70.759
Total Continente		183.367	914.631

Fonte: Adaptado de ASSEMBLEIA NACIONAL (1959).

Refere-se o *"valor relativamente reduzido da contribuição da actividade portuária para o produto nacional"* e do sector dos transportes de forma generalizada: *"Calculado o valor adicionado bruto, a preços correntes, de 1947 a 1955, à actividade portuária cabem valores que, em regra, não atingem 5 por cento da contribuição do sector transportes para a formação do produto nacional bruto."* (ASSEMBLEIA NACIONAL: 1959, p.637).

O Plano reconhecia, todavia, que o impacto do porto não se limitava à actividade de transporte, de modo que, no âmbito do *"complexo portuário"*, deveriam ser também consideradas *"outras actividades cuja contribuição para o produto nacional assume valores por vezes consideráveis: pesca, aparelhagem, construção naval, reparação naval, armazenagem, indústrias de conservas de peixe, etc."* (ASSEMBLEIA NACIONAL: 1959, p.637).

Esta importância dos portos enquanto indutores da actividade económica tinha ainda tradução directa no II Plano de Fomento a propósito da discussão sobre a criação de uma zona franca no porto de Lisboa, os seus benefícios e inconvenientes, área de implantação e obras projectadas, sem que lhe fosse atribuída uma verba, por ainda se encontrar, então, em fase de estudo.

O Relatório de Execução do II Plano de Fomento revelava que o nível de concretização do investimento estimado nos portos se tinha situado na ordem dos 86%. Em vários portos este valor aproximou-se dos 100%, chegando em alguns casos a ultrapassar de forma significativa o montante estimado. Destaca-se aqui, pelo montante envolvido, o porto do Funchal, cujo financiamento que lhe foi inicialmente atribuído, na ordem dos 92 600 contos, viria mesmo a ser aumentado para os 127 381 contos. Deste modo, o investimento despendido neste porto representou 19% do investimento no sector, equiparando-se aos portos de Lisboa (19%) e de Douro e Leixões (16%).

QUADRO 34 – VERBAS ESTIMADAS E DESPENDIDAS NO ÂMBITO DO II PLANO DE FOMENTO

Portos	Estimativa		Financiamento		Financiamento Concretizado (a) (%)	Peso dos Portos (%)
	10 ³ Esc.	Euros	10 ³ Esc	Euros		
Lisboa	198.000	987620	129.407	645.479	65	19
Douro e Leixões	140.000	698317	104.922	523.349	75	16
Viana do Castelo	5.000	24940	1.836	9.158	37	0
Póvoa do Varzim	2.000	9976	18.613	92.841	931	3
Aveiro	26.000	129687	22.305	111.257	86	3
Figueira da Foz	59.200	295288	52.270	260.722	88	8
Sesimbra	8.000	39904	5.124	25.558	64	1
Setúbal	19.000	94772	10.628	53.012	56	2
Lagos	20.000	99760	9.950	49.630	50	1
Portimão	5.000	24940	1.573	7.846	31	0
Faro-Olhão	15.000	74820	8.077	40.288	54	1
Vila Real de Santo António	6.400	31923	7.200	35.913	113	1
Funchal	92.600	461887	127.381	635.374	138	19
Pequenos portos da Madeira	10.000	49880	-			
Horta	18.300	91280	28.340	141.359	155	4
Ponta Delgada	25.000	124699	35.199	175.572	141	5
Angra do Heroísmo	20.000	99760	24.965	124.525	125	4
Pequenos portos dos Açores	17.000	84796	8.004	39.924	47	1
Equipamentos para dragagens	67.500	336689	65.711	327.765	97	10
Estudos e ensaios	9.000	44892	8.871	44.248	99	1
Total	781.000	3895612	670.376	3.343.821	86	

(a) Financiamento concretizado em relação à estimativa

Fonte: Adaptado de PRESIDÊNCIA DO CONSELHO a (1968).

3.3.4.3 - PLANO INTERCALAR DE FOMENTO

O Plano Intercalar de Fomento assegurou uma continuidade dos investimentos entre o II e o III Plano de Fomento. Porém, o investimento, em 1965 (a título de exemplo), nos portos correspondia a apenas 5% do valor atribuído aos conjuntos do sector dos Transportes e Comunicações, com a agravante da inclusão de um número significativo de empreendimentos e portos – Lisboa, Douro e Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Faro-Olhão, Póvoa do Varzim, Lagos, Funchal, Porto Santo, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Horta e Vila do Porto. Não obstante, assinala-se, no período de vigência do Plano Intercalar de Fomento, a conclusão de algumas obras importantes, incluindo a ampliação da doca de pesca de Pedrouços, também em 1965.

**QUADRO 35 – INVESTIMENTO PREVISTO, ATRIBUÍDO E DESPENDIDO NO ÂMBITO DO PLANO
INTERCALAR DE FOMENTO PARA 1965**

	Previsão		Financiado		Despendido	
	10 ³ Esc	Euros	10 ³ Esc	Euros	10 ³ Esc	Euros
Transportes e Comunicações	260.464	1.299.189	2.190.308	10.925.210	2.100.281	10.476.157
Portos	197.400	984.627	105.185	524.661	105.185	524.661

Fonte: Adaptado de PRESIDÊNCIA DO CONSELHO a (1967).

3.3.4.4 - III PLANO DE FOMENTO

O III Plano de Fomento reafirmava a valorização dos portos, diante da importância do transporte marítimo nas ligações entre o Continente e o Ultramar e no comércio externo, já que assegurava 98% das trocas comerciais do Continente (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO b:1968, p.6).

Não obstante, o III Plano de Fomento reconhecia três problemas principais em relação aos portos e aos transportes marítimos:

- "1º O estado de envelhecimento da frota nacional, em consequência de investimentos muito inferiores aos necessários, a par de uma estrutura empresarial por vezes não actualizada e com fraco poder de concorrência;*
 - 2º A especialização crescente dos navios de carga e um acentuado fenómeno de economia de escala, provocado pelo aumento de capacidade e elevado custo de cada unidade transportadora; daí baixos custos unitários de transporte e elevados custos horários do navio;*
 - 3º Repercussões destes últimos fenómenos na concepção, equipamento e exploração dos portos, onde se exigem grandes fundos, menor número de posições de acostagem para igual volume de carga tratada, equipamentos muito potentes de carregamento e descarregamento de mercadorias, especialização dos cais, racionalização de todas as operações portuárias."*
- (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO b:1968, p.10)

Estas novas exigências do transporte marítimo repercutiam-se em necessidades crescentes na dotação de infraestruturas e na capacidade oferecida pelos portos, determinando uma concentração do tráfego nos principais portos, isto é, no porto do Douro e Leixões (24,9%) e sobretudo no porto de Lisboa (67,5%).

QUADRO 36 – MOVIMENTO PORTUÁRIO DO CONTINENTE, EM 1964

	Mercadorias	
	Toneladas	%
Lisboa	7282000	67,5
Douro e Leixões	2588000	24
Pequenos portos	911000	8,5
Total	10781000	100

Fonte: PRESIDÊNCIA DO CONSELHO b (1968).

Defendia-se, pois, a polarização dos maiores tráfegos no porto de Lisboa de forma a torná-lo concorrencial, enquanto o porto de Douro e Leixões deveria ser considerado *"como porto regional, com boas aptidões para a navegação e a pesca, sendo necessário adaptá-lo rapidamente a tráfegos especializados de longa distância que possam surgir."* (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO b:1968, p.12)

Estes pequenos portos com movimento comercial⁷⁸ representavam apenas 8,5% do movimento total em 1964, sendo aconselhado também, neste caso, que a avaliação dos investimentos projectados se baseasse no peso no movimento portuário comercial no Continente. Os portos que apresentavam melhores perspectivas e condições de desenvolvimento, sendo-lhes concedida prioridade no investimento programado, eram: Setúbal (porto regional de exportação ligado a uma área em franca industrialização); Portimão (porto de pesca e de apoio ao surto turístico do Algarve); e particularmente o porto de Aveiro, que poderia assumir uma função complementar ao porto de Leixões no *hinterland* industrial.

Eram ainda incluídos no programa de investimentos, os portos das ilhas adjacentes, o porto de Viana do Castelo (por forma a assegurar o mínimo de operacionalidade às principais actividades económicas da região), o porto da Figueira da Foz (pelas exigências de continuidade dos investimentos já feitos em obras exteriores e subsequente apetrechamento externo), o porto de Peniche (com vista a melhoria das condições de apoio à indústria da pesca) e o porto de Vila Real de Santo António (atendendo à satisfação de compromissos internacionais assumidos com Espanha).

⁷⁸ Os pequenos portos são agrupados em:

- Portos comerciais e de pesca – que possuem tráfego comercial, além do pescado;
- Portos unicamente de pesca, cujos projectos se encontram mais ligados à política da pesca;
- Portos que possuem ou podem vir a possuir importância para a navegação de turismo, recreio e desporto.

3.3.4.5 – IV PLANO DE FOMENTO

Nos trabalhos preparatórios do IV Plano de Fomento foram discutidas a situação presente do sistema portuário nacional, as tendências de evolução do sector e as perspectivas que deveriam enquadrar a política portuária do novo plano.

Mais uma vez, era destacada a posição primordial dos portos na vida económica do país, no sentido em que a capacidade concorrencial das exportações e a estabilidade dos preços das matérias-primas importadas eram condicionadas pelas tarifas e qualidade do serviço portuários, reflectindo-se, deste modo, em todos os sectores económicos.

Defendia-se aí que as perspectivas de evolução do sector portuário se encontravam intimamente associadas aos acréscimos de tráfegos previsíveis e à evolução da tecnologia do transporte marítimo (aumento da dimensão dos navios e capacidades acrescidas de transporte). Estes expressavam-se numa cada vez maior concentração dos fluxos de tráfego, e consequentemente da procura de serviços, num número reduzido de portos de grande capacidade, os quais deviam dispor de meios - cais, armazéns, terraplenos, conexões rodo-ferroviárias com o *hinterland* e equipamentos de elevada produtividade - que permitissem uma rotação rápida dos navios e das respectivas mercadorias.

O IV Plano de Fomento devia atender, particularmente, ao potencial das áreas portuárias como zonas preferenciais de localização industrial, tendo em vista a redução dos custos de transporte das matérias-primas e a proximidade aos grandes mercados de consumo, de modo que *“O planeamento portuário não poderá deixar de considerar, por consequência, uma situação que tem tendência para se acentuar a longo prazo e que define as potencialidades de um porto em função não só da sua capacidade de garantir eficaz conexão entre os transportes marítimos e terrestres, como também das disponibilidades de áreas adequadas à implantação de novas áreas industriais”*. (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO:1972, p. 23)

Esta ideia encontra a sua máxima expressão no projecto portuário e industrial de Sines, definido no âmbito do IV Plano de Fomento. Este porto era integrado no sistema portuário principal, constituído também pelos complexos portuários de

Leixões–Aveiro e de Lisboa-Setúbal, os quais eram entendidos como zona portuária integrada, de modo que os futuros investimentos deveriam visar a complementaridade e a especialização das respectivas funções.

A classificação do porto de Sines como porto principal obrigava à definição precisa dos domínios de expansão de cada unidade portuária – *“a exploração, em termos economicamente aceitáveis, do transporte marítimo, exige tráfegos orientados para um número muito reduzido de grandes portos”, justificando a prática de uma política de concentração dos investimentos.*” (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO:1972, p.27)

No porto de Sines, para além das funções específicas de terminal de petróleo e minérios, a futura existência de um complexo industrial diversificado implicaria, a médio prazo, o apetrechamento do porto para o tratamento de carga geral e, em especial, dos contentores - *“O dimensionamento destas infraestruturas depende, aliás, da possibilidade de Sines vir, no futuro, a funcionar como centro de grupagem e distribuição de contentores interessando áreas geográficas mais alargadas que a do país.*” (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO:1972, p.29)

Em Leixões, salientava-se a necessidade de estudar as possibilidades de ampliação do terminal de petróleo, de modo a provi-lo da capacidade de recepção dos novos petroleiros da frota nacional, e de estabelecimento de um terminal de minérios adaptado a navios de grande tonelagem.

Em Lisboa, deveria proceder-se ao estudo da viabilidade técnica e económica de dragagem da barra do Tejo e do canal de acesso à Siderurgia Nacional, que condicionavam em grande medida o esquema de funcionamento da unidade industrial.

Simultaneamente, nos portos que integravam o sistema portuário secundário, deveriam limitar-se, preferencialmente, a assegurar a conexão entre os transportes marítimos de pequeno calado e os transportes terrestres.

Era colocada a questão da preservação da concorrência estrangeira, menos gravosa dada a situação geográfica do Continente, mas eram, salientadas as facilidades acrescidas do transporte terrestre que tornavam Vigo um concorrente de Leixões e, a

nível mais geral, as funções desempenhadas por Cadiz no transporte oceânico de contentores que poderiam ter sido desempenhadas por Lisboa.

A concorrência estrangeira estendia-se a outros domínios, nomeadamente à utilização de áreas portuárias pela indústria internacional, interessando, não só a disponibilidade de áreas portuárias para aquele fim, como também a qualidade dos acessos terrestres, rodo-ferroviários, na ligação com o *hinterland* e a Europa.

O IV Plano de Fomento (1974-1979), que acabaria por não ser implementado, colocava, sem prejuízo para o papel desempenhado pelo Estado na oferta de infraestruturas, um especial ênfase na participação do sector privado, como representado pelo projecto principal do IV Plano de Fomento - o Pólo urbano-industrial de Sines – cuja importância dos investimentos privados se encontrava orçada em 17 680 milhares de contos.

Especificamente no sector dos portos, o Gabinete da Área de Sines⁷⁹, tinha por objectivo *"Promover a criação de uma área de implantação concentrada de indústria de base e de um terminal oceânico, dotados das adequadas infraestruturas e dos necessários serviços de apoio"* (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO:1974, p.247).

QUADRO 37 – INVESTIMENTO DO SECTOR PRIVADO NO COMPLEXO DE SINES

	Estimativa dos investimentos	
	10 ⁶ Esc.	Milhares de Euros
Refinaria de petróleo bruto, com capacidade para 10 000 000 toneladas	6.830	34.068
Complexo petroquímico de olefinas	9.500	47.386
Unidade de produção de cloro	400	1.995
Fábricas de explosivos e material de guerra	200	998
Unidades metalo-mecânicas	750	3.740
Total	17.680	88.187

Fonte: Adaptado de PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1974).

No resumo dos investimentos públicos previstos na área de Sines no triénio de 1974-1976, é possível constatar-se a importância do porto naquele projecto, já que aquele devia receber 3 947 milhares de contos de investimento público, correspondentes a mais de 50% do montante total previsto, para aquele mesmo período, para a área de Sines.

⁷⁹ Criado pelo Decreto-Lei n.º 270/71, de 19 de Junho.

QUADRO 38 – RESUMO DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS PREVISTOS NA ÁREA DE SINES NO TRIÉNIO DE 1974-1976

	Investimento Público	
	10 ⁶ Esc.	Milhares de Euros
Estudo, projecto e fiscalização	65	324
Construção civil	2.712	13.527
Equipamento	430	2.145
Apetrechamento portuário	360	1.796
Terminal petrolífero (tracagem)	330	1.646
Terminal minereiro (equipamento)	50	249
Porto	3.947	19.688
Total Complexo Sines	7.798	38.896

Fonte: Adaptado de PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1974).

A proposta do porto de Sines atendia ao desenvolvimento esperado para aquela área e às evoluções do transporte marítimo, dos navios e dos portos, de modo que numa 1ª fase (correspondente ao 1º triénio do IV Plano de Fomento) incluía:

- Molhe oeste;
- Três postos de acostagem para petroleiros;
- Terminal para produtos refinados;
- Porto de construção e pesca;
- Sector de carga geral;
- Molhe sul destinado a terminal minereiro.

Ainda no 1º triénio do IV Plano de Fomento encontrava-se já previsto um Terminal LPG (Liquified Petroleum Gas) e o abrigo e prolongamento do molhe sul, enquanto para o 2º triénio (1977-1979) estava prevista a expansão da zona de carga geral, do terminal minereiro e do terminal petrolífero.

As orientações do IV Plano de Fomento para o sector portuário deveriam ser concretizadas por medidas de política, que assegurassem a:

- a) Descentralização administrativa, na forma de empresas públicas, consagrando o princípio da unidade e complementaridade de exploração dos portos de Lisboa-Setúbal e Leixões-Viana do Castelo-Aveiro.
- b) Ampliação dos regimes de concessões para a construção e exploração de instalações e serviços especializados.
- c) *"Actualização das tarifas portuárias, com vista à gradual eliminação das taxas ad valorem, para que, tendo em conta a evolução do custo dos serviços prestados, permita, margens razoáveis de autofinanciamento dos investimentos".*

- d) *"Melhoria dos dispositivos de coordenação dos grandes investimentos e da política tarifária, ao nível das diferentes administrações portuárias e das empresas de transporte marítimo"* (PRESIDÊNCIA DO CONSELHO:1974, p.471).

3.3.5 – CRIAÇÃO DA JUNTA CENTRAL DE PORTOS

No final da década de 40, ainda antes da implementação dos Planos de Fomento, tinham sido apresentadas as *"Bases da Exploração Portuária"*⁸⁰, que determinavam que o Governo procedesse à *"revisão da legislação relativa à classificação, atribuições e regime financeiro dos portos"* e à conclusão do *"plano geral de utilização, instalações e apetrechamento portuários, definindo-se aí as respectivas zonas de influência"*(base I - Decreto n.º 2035, de 30 de Julho de 1949) e à criação de uma Junta Central de Portos (base X - Decreto n.º 2035, de 30 de Julho de 1949).

É então aprovado um novo Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos⁸¹, no sentido de conceder àquelas a máxima autonomia compatível com as suas possibilidades técnicas e administrativas. De acordo com este documento, os serviços de exploração dos portos seriam exercidos directamente pelas juntas autónomas, ainda que fosse colocada a possibilidade de, segundo autorização do Governo, se entregar a exploração, em regime de concessão, a empresas nacionais.

Contavam-se, no início da década de 50, as seguintes juntas autónomas:

"1º Junta Autónoma dos Portos do Norte, agrupando os portos de Viana do Castelo, Póvoa de Varzim e Vila do Conde;

2º Junta Autónoma do Porto de Aveiro, anteriormente designada por Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro;

3º Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz;

4º Junta Autónoma do Porto de Setúbal, (criada pela extinção da Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Setúbal e do Rio do Sado);

5º Junta Autónoma dos Portos de Barlavento do Algarve, agrupando os portos de Portimão e Lagos;

6º Junta Autónoma dos Portos de Sotavento do Algarve, agrupando os portos de Faro-Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António;

⁸⁰ Decreto n.º 2035, de 30 de Julho de 1949.

⁸¹ Decreto-lei n.º 37754, de 18 de Fevereiro de 1950

7ª Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira;
8ª Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada;
9ª Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Angra do Heroísmo." (artigo 1º - Decreto-lei n.º 37754, de 18 de Fevereiro de 1950).

O "*Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos*" retomou as competências⁸² enunciadas no Decreto n.º 2035, de 30 de Julho de 1949, para as juntas autónomas e manter-se-ia como referência na organização do sector portuário até finais da década de 80.

A Administração dos Portos do Continente e ilhas, com excepção dos Portos de Lisboa e do Douro e Leixões (com administrações autónomas) foi, então, assumida pelas Juntas Autónomas dos Portos. Estas entidades mantiveram a sua autonomia administrativa, financeira e personalidade jurídica, apresentando-se exclusivamente como organismos regionais. O Estatuto determinava ainda que o exercício da administração dos portos devia ser desenvolvido sob a orientação e fiscalização da Junta Central dos Portos⁸³, que, todavia, só seria criada em 1957.

A criação da Junta Central dos Portos⁸⁴, como organismo com autonomia administrativa e financeira, na imediata dependência do Ministro das Comunicações, não veio alterar a dispersão das competências coordenadoras, entre aquela entidade, a Direcção dos Serviços Marítimos e a Direcção dos Serviços Hidráulicos.

A Junta Central de Portos recebeu as seguintes competências:

- a) Promover o estudo económico dos portos do Continente e ilhas adjacentes sob a jurisdição das juntas;

⁸²a) A administração e exploração dos portos;

b) O estudo do seu equipamento e respectiva execução;

c) O estudo e realização das obras interiores de interesse local e restrito, a custear pelos seus próprios recursos, as quais deverão ser executadas sem prejuízo do plano geral das instalações interiores principais do porto;

d) A conservação corrente e as pequenas reparações de todas as obras marítimas e terrestres a seu cargo;

e) A regulamentação da navegação interior nos portos;

f) A colaboração com os serviços do Ministério das Obras Públicas relativos a portos e costas marítimas, para a organização dos planos gerais das obras interiores a estudar e executar por esses serviços, bem como para a elaboração e execução dessas mesmas obras". (artigo 5º - Decreto-lei n.º 37754 de 18 de Fevereiro de 1950)

⁸³ Antes da publicação deste diploma as relações entre as Juntas e o Governo decorriam através da Secretaria-Geral do Ministério das Comunicações).

⁸⁴ Decreto-lei n.º 41 405, de 27 de Novembro de 1957.

- b) Organizar e manter actualizado o plano geral de exploração e apetrechamento dos portos;
- c) Dar parecer sobre os planos gerais de obras interiores organizados pelo Ministério das Obras Públicas em harmonia com o plano referido na alínea anterior, receber as obras realizadas e entregá-las às respectivas juntas;
- d) Submeter à apreciação do Governo os projectos das obras cuja execução (...) incumbe às juntas autónomas dos portos quando excedem a competência técnica dos respectivos directores, depois de informados pelos organismos próprios do Ministério das Obras Públicas;
- e) Orientar a elaboração pelas juntas dos planos de arranjo e expansão (...), emitir parecer sobre eles e submetê-los à aprovação ministerial;
- f) Cooperar com as juntas nos estudos e projectos de obras;
- g) Orientar e fiscalizar técnica e administrativamente a exploração feita pelas juntas;
- h) Orientar as juntas na escolha do apetrechamento terrestre e marítimo, procurando, na medida do possível e conveniente, uniformizá-los;
- i) Dar parecer sobre a criação de zonas francas nas zonas de expansão dos portos e sobre o estabelecimento nas zonas de exploração, de entrepostos sujeitos a fiscalização idêntica à dos armazéns alfandegários;
- j) Dar parecer sobre os projectos de diplomas respeitantes à criação, organização e reorganização das juntas;
- k) Promover a mais íntima cooperação entre as direcções dos portos e os sindicatos do pessoal do tráfego;
- l) Orientar a preparação pelas juntas dos respectivos regulamentos de tarifas, apreciá-los e submetê-los à aprovação do Governo e emitir parecer sobre quaisquer propostas de alteração aos mesmos regulamentos;
- m) Promover a actualização e, na medida conveniente, a uniformização da legislação relativa aos impostos e demais receitas arrecadadas pelas diferentes juntas;
- n) Promover a actualização e, na medida conveniente, a uniformização da legislação relativa aos impostos e demais receitas arrecadadas pelas diferentes juntas;
- o) Dar parecer sobre a realização de empréstimos ou outras operações financeiras a levar a efeito pelas juntas , nos termos da base XV da Lei n.º 2035, de 30 de Julho de 1949;

- p) Elaborar e submeter à sanção superior os orçamentos ordinários e suplementares da Junta Central de Portos;
- q) Votar as contas de gerência da Junta Central de Portos;
- r) De um modo geral, estabelecer a ligação administrativa entre as juntas e o Governo, dar parecer sobre qualquer assunto que este ponha à sua consideração e propor todas as medidas que julgar convenientes para melhorar e desenvolver os serviços e instalações dos portos. (artigo 2º - Decreto-lei n.º 41 405, de 27 de Novembro de 1957.)

3.3.6 – DIRECÇÃO GERAL DOS PORTOS

No princípio da década de 70, o governo introduziu novas alterações nos serviços do Ministério das Comunicações⁸⁵, destacando-se a criação da Direcção-Geral dos Portos, que passou a reunir as competências em matéria de portos e costas marítimas, repartidas, até então, entre o Ministério das Obras Públicas e o Ministério das Comunicações.

De acordo com o preâmbulo do Decreto-Lei nº 487/71, de 9 de Novembro, até à data, competia ao Ministério das Obras Públicas, através da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, *"os estudos, projectos e a realização das obras de grande reparação e de construção dos portos, designadamente as constantes de planos portuário, bem como a execução de dragagens e de obras de defesa e conservação das costas marítimas"*. Por sua vez, o Ministério das Comunicações, por intermédio da Junta Central de Portos, coordenava, orientava e fiscalizava a actividade das juntas autónomas dos portos, a quem tinha sido atribuída a *"administração e exploração dos portos, o seu equipamento, os trabalhos de conservação corrente e as obras interiores local e restrito, a custear pelos seus próprios recursos"*.

À recém criada Direcção-Geral dos Portos competia:

- a) *"Promover o estudo económico dos portos do continente e ilhas adjacentes;*
- b) *Elaborar ou orientar a elaboração pelas juntas autónomas dos portos dos planos de arranjo e expansão definidos pelo Decreto n.º 32842, de 11 de Junho de 1943, emitir parecer sobre eles e submetê-los à aprovação ministerial;*

⁸⁵ Decreto-lei n.º 487/71, de 9 de Novembro.

- c) *Organizar e manter actualizados os planos gerais de exploração e apetrechamento dos portos;*
- d) *Elaborar os planos gerais e os projectos, realizar as obras e entregá-las às respectivas juntas, quando for caso disso;*
- e) *Pronunciar-se sobre os projectos das obras cuja execução incumbe às juntas autónomas dos portos, quando exceda a competência técnica dos respectivos directores;*
- f) *Cooperar com as juntas nos estudos e projectos de obras;*
- g) *Orientar superiormente a exploração portuária, coordenando as actividades das juntas e dos portos nelas não integrados de modo que os respectivos interesses não concorram entre si nem colidam com o interesse geral do País;*
- h) *Orientar e fiscalizar técnica e administrativamente a exploração feita pelas juntas;*
- i) *Orientar as juntas na escolha do apetrechamento terrestre e marítimo;*
- j) *Dar parecer sobre a criação de zonas francas nas zonas de expansão dos portos e sobre o estabelecimento, nas zonas de exploração, de entrepostos sujeitos a fiscalização idêntica à dos armazéns alfandegários;*
- k) *Promover a mais íntima cooperação entre as direcções dos portos e os sindicatos do pessoal de tráfego;*
- l) *Orientar a preparação pelas juntas dos respectivos regulamentos de tarifas, apreciá-los e submetê-los à aprovação do Governo e emitir parecer sobre quaisquer propostas de alteração aos mesmos regulamentos;*
- m) *Promover a actualização e, na medida conveniente, a uniformização da legislação relativa aos impostos e demais receitas arrecadadas pelas diferentes juntas;*
- n) *Submeter à aprovação superior, com a sua informação, os orçamentos ordinários e suplementares das juntas;*
- o) *Dar parecer sobre a realização de empréstimos ou outras operações financeiras a levar a efeito pelas juntas...;*
- p) *De um modo geral, estabelecer a ligação administrativa entre as juntas e o Governo;*
- q) *Exercer todas as demais funções até agora da competência dos serviços do Ministério das Obras Públicas relativos a portos e costas marítimas, incluindo os respeitantes ao domínio público marítimo." (artigo 24º - Decreto-lei n.º 487/71, de 9 de Novembro).*

3.3.7 – NOVA ORGÂNICA DAS JUNTAS AUTÓNOMAS DOS PORTOS

Em 1974⁸⁶, ainda no Governo ditatorial, foram introduzidas alterações na orgânica das juntas autónomas dos portos, agora sob a orientação e fiscalização da Direcção-Geral dos Portos. Foram criadas as juntas autónomas: dos Portos do Distrito da Horta; dos Portos do Centro, agrupando os portos da Figueira da Foz, São Martinho do Porto e Peniche (e extinguindo a Junta Autónoma do Porto da Figueira da Foz); e dos Portos do Algarve, agrupando os portos da Arrifana, Baleeira, Faro-Olhão, Lagos, Portimão, Tavira e Vila Real de Santo António (e extinguindo as Juntas Autónomas dos Portos de Barlavento do Algarve e dos Portos de Sotavento do Algarve).

Mantiveram-se, então, as Juntas Autónomas dos Portos do Norte, do Porto de Aveiro, do Porto de Setúbal, dos Portos do Arquipélago da Madeira, dos Portos do Distrito de Ponta Delgada e dos Portos do Distrito de Angra do Heroísmo. Nos restantes portos do Continente, com excepção dos portos de Lisboa, do Douro e Leixões e de Sines, a administração era exercida directamente pela Direcção-Geral dos Portos.

O mesmo documento retomou as competências definidas nas bases da exploração portuária⁸⁷ para as Juntas Autónomas dos Portos, acrescentando-lhes:

- *"Regular nas áreas afectas à exploração portuárias os serviços públicos de abastecimento, sem prejuízo das condições técnicas definidas na legislação geral aplicável;*
- *Conceder nas áreas sob a sua jurisdição licenças para o exercício de quaisquer actividades nos cais, docas, terraplenas e áreas molhadas, ou para a execução de trabalhos relacionados com a conservação de obras das margens e dos fundos e com regime das águas...;*
- *Conceder nas zonas da sua jurisdição licenças para a ocupação de terrenos e para a construção de edifícios ou outras instalações;*
- *Conceder, nas mesmas zonas, licenças para a extracção de areia ou burgau, salvo nas áreas de varadouros e de praias de banhos;*
- *Assegurar a cooperação com os sindicatos do pessoal de tráfego;*

⁸⁶ Decreto-lei n.º 9/74, de 14 de Janeiro.

⁸⁷ Decreto n.º 2035, de 30 de Julho de 1949.

- *Celebrar contratos para a execução de serviços relacionados com a exploração dos portos com quaisquer entidades, mediante aprovação do Ministro das Comunicações*”. (artigo 4º - Decreto-lei n.º 9/74, de 14 de Janeiro).

3.4 – ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA RECENTE

3.4.1 – REFORMA DA ORGANIZAÇÃO DO SECTOR PORTUÁRIO DA DÉCADA DE 80

Nos finais da década de 70, após o derrube do Estado Novo, foram criadas novas condições de trabalho portuário, com a criação do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos (INPP)⁸⁸ e do Instituto de Trabalho Portuário (ITP)⁸⁹.

Em 1982, a Direcção-Geral de Portos, que tinha resultado da fusão entre a Junta Central dos Portos e a Direcção dos Serviços Marítimos, voltaria a ser alvo de uma reestruturação orgânica⁹⁰, tendo em vista assegurar efectivamente a orientação, fiscalização e coordenação das juntas autónomas dos portos.

A organização do sector portuário seria, em meados dos anos 80, objecto de profundas reestruturações, iniciadas com a aprovação das *"Bases Gerais dos Estatutos Orgânicos das Administrações dos Portos"*⁹¹. Estas procediam ao enquadramento institucional do sistema portuário nacional, prevendo *"a passagem das Juntas Autónomas dos Portos, individualmente ou agrupadas, a administrações autónomas, desde que houvesse viabilidade económica da respectiva exploração"* (artigo 18º - Decreto-Lei n.º 348/86, de 16 de Outubro).

Neste documento, é feita pela primeira vez referência aos *"planos de ordenamento e expansão"* dos portos, mas de forma muito genérica, no sentido em que aqueles deveriam considerar o papel dos portos na integração europeia, privilegiar a competitividade internacional e assegurar a dotação das áreas necessárias à defesa nacional.

⁸⁸ Decreto-lei n.º 361/78, de 27 de Novembro.

⁸⁹ Decreto-lei n.º 145-B/78, de 17 de Junho.

⁹⁰ Decreto-Lei n.º 229/82, de 16 de Junho.

⁹¹ Decreto-Lei n.º 348/86, de 16 de Outubro.

Era ainda acrescentado que com base nestes planos seriam, então, elaborados os planos gerais de obras, exploração e apetrechamento de cada porto, no entanto não foram adiantadas quaisquer orientações com respeito aos seus conteúdos e processos de elaboração e aprovação.

Este diploma, e a ausência de regulamentação posterior, vieram introduzir a confusão em matéria de planeamento portuário, até porque, simultaneamente, não foi feita nenhuma referência aos “*planos de arranjo e expansão*” de 1943 (que não foram, portanto, revogados), tendo estes últimos continuado a servir de base para a elaboração dos planos dos portos secundários geridos pelas Juntas Portuárias.

Em 1987, assistiu-se, então, à transformação das administrações portuárias em institutos públicos, dotados de autonomia jurídica, patrimonial e financeira, nomeadamente nos casos da Administração dos Portos do Douro e Leixões⁹², da Administração do Porto de Lisboa⁹³ e da Administração do Porto de Sines⁹⁴, e em 1989 foi criada a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, já com o estatuto de instituto público⁹⁵.

Em Novembro de 1998, as Administrações Portuárias voltaram a ver alterado o seu estatuto jurídico⁹⁶, com a sua transformação em sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos, estatuto que seria atribuído também à então Junta Autónoma do Porto de Aveiro⁹⁷.

⁹² Decreto-Lei n.º 308/87, de 7 de Agosto.

⁹³ Decreto-Lei n.º 307/87, de 7 de Agosto.

⁹⁴ Decreto-Lei n.º 305/87, de 5 de Agosto.

⁹⁵ Decreto-Lei n.º 376/89, de 25 de Outubro.

⁹⁶ Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de Novembro: transformou a Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL) em sociedade anónima e aprovou os seus estatutos

Decreto-Lei n.º 336/98, de 3 de Novembro: transformou a Administração do Porto de Lisboa (APL) em sociedade anónima e aprovou os seus estatutos

Decreto-Lei n.º 337/98, de 3 de Novembro: transformou a Administração do Porto de Sines (APS) em sociedade anónima e aprovou os seus estatutos

Decreto-Lei n.º 338/98, de 3 de Novembro: transformou a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS) em sociedade anónima e aprovou os seus estatutos

⁹⁷ Decreto-Lei n.º 339/98, de 3 de Novembro: extinguiu a Junta Autónoma do Porto de Aveiro, que é sucedida pela Administração do Porto de Aveiro (APA) já com o estatuto de sociedade anónima.

Por sua vez, o modelo das juntas autónomas, herança da política portuária do Estado Novo, manter-se-ia até finais dos anos 90.

3.4.2 – REESTRUTURAÇÃO PORTUÁRIA DE 1993

O período pós 25 de Abril foi caracterizado por uma forte instabilidade política, financeira e laboral, que se traduziu, relativamente ao sector portuário nacional, numa redução do investimento e na existência de lacunas em termos de orientações políticas e económicas, assistindo-se a um atraso na modernização das suas infraestruturas e organização.

A adesão à CEE e a fruição dos Fundos Comunitários marcaram uma nova etapa de desenvolvimento das infraestruturas dos portos portugueses, que receberam então, de forma indiscriminada, significativos quantitativos de investimento.

Porém, a dotação de infraestruturas era insuficiente para ultrapassar a crise portuária do início dos anos 90 e garantir a afirmação dos portos portugueses no seio europeu. Neste contexto, procedeu-se em 1993, a uma reestruturação de fundo do sector portuário, assente num novo enquadramento legal e na celebração de um Pacto de Concertação Social.

Foi alterada a orgânica e competências do Instituto do Trabalho Portuário⁹⁸, depois de, ainda em 1992, ter sido extinguido o Centro Coordenador do Trabalho Portuário⁹⁹, iniciando assim um processo de cessação da situação de monopolização do trabalho portuário.

Foram estabelecidos o Regime Jurídico de Operação Portuária¹⁰⁰ - que introduziu o princípio da liberdade de contratação dos serviços portuários e eliminou a imposição legal de recorrer a empresas de estiva para a realização de determinadas operações - e o Regime Jurídico do Trabalho Portuário¹⁰¹ - que procedeu à dotação das empresas de operação portuária de quadros próprios e da responsabilidade pela definição da mão-de-obra necessária, permitindo, assim, ganhos de produtividade; e em 1994, foi

⁹⁸ Decreto-Lei n.º 356/93, de 9 de Outubro.

⁹⁹ Decreto-Lei n.º 100/92, de 28 de Maio.

¹⁰⁰ Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto.

¹⁰¹ Decreto n.º 280/93, de 13 de Agosto.

aprovado o regulamento¹⁰² do exercício da actividade de cedência de mão-de-obra portuária.

A modernização do quadro legislativo referente ao sistema portuário, nesse mesmo ano, foi ainda marcada pela aprovação das bases gerais¹⁰³ das concessões do serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias, impondo o modelo de *landlord port* às administrações portuárias.

Simultaneamente, a assinatura do Pacto de Concertação Social no Sector Portuário a 12 de Julho de 1993, ao promover a flexibilização da gestão do trabalho portuário e a redução do número de trabalhadores afectos às operações, possibilitou a descida dos preços dos serviços de operação portuária.

Destaca-se ainda a redução do elevado excedente de pessoal nas administrações e juntas autónomas dos portos e a criação, em todos os portos, de “*Centros de Despacho Rápido de Navios*”, visando a simplificação dos procedimentos burocráticos, ao reunir num mesmo edifício todas as entidades com responsabilidade na escala dos navios e da carga.

3.4.3 – LIVRO BRANCO “POLÍTICA MARÍTIMO-PORTUÁRIA RUMO AO SÉCULO XXI”

Os anos 90 seriam ainda marcados pela publicação do Livro Branco “*Política Marítimo-Portuária rumo ao século XXI*”¹⁰⁴ que visava o reconhecimento do papel estratégico do transporte marítimo e dos portos portugueses na competitividade e internacionalização da economia portuguesa e a dotação de novas políticas, orientações e instrumentos para o sector.

As linhas de acção e instrumentos preconizados naquele documento, resumem-se da seguinte forma:

¹⁰² Decreto Regulamentar n.º 2/94, de 28 de Janeiro.

¹⁰³ Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro.

¹⁰⁴ A Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/98, de 10 de Julho, aprova o quadro de acção, compreendendo as medidas de política e instrumentos jurídicos conexos, contido no Livro Branco.

1 – Reforma das instituições do Estado e reorganização global da administração do sector:

- a) Reformulação do estatuto das autoridades portuárias dos principais portos, com a sua passagem de institutos públicos a empresas portuárias.
- b) Reorganização das administrações dos portos secundários, com a criação da figura dos Institutos Portuários.
- c) Criação do novo Instituto Marítimo e Portuário.
- d) Criação de novos órgãos consultivos de apoio à formulação de estratégias e políticas, e interfuncionais de coordenação das funções relativas à assistência a navios, navegação e segurança dos portos.
- e) Introdução dos ajustamentos institucionais e funcionais considerados necessários nas instituições públicas prestadoras de serviços marítimo-portuários.

2 – Reformulação de instrumentos e modelos de gestão do sector portuário

- a) Publicação da nova lei de bases das concessões portuárias.
- b) Publicação das bases gerais do sistema tarifário.
- c) Consolidação da reforma do trabalho portuário.
- d) Lançamento de novas perspectivas de financiamento do sector portuário.

3 – Reformulação do enquadramento legal e institucional do sector marítimo

4 – Realização do investimento necessário à crescente afirmação internacional dos portos portugueses

5 – Formação dos recursos humanos

6 – Aposta na cooperação

Neste contexto assistiu-se, à extinção da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos¹⁰⁵, do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos e do Instituto

¹⁰⁵ A Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos foi instituída pelo Decreto-lei n.º 319/93, de 21 de Setembro, com as seguintes atribuições:

- "Coordenar a execução das políticas definidas para as actividades portuárias, para as marinhas de comércio e de recreio, bem como para as actividades correlacionadas;
- Assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marinho, bem como as condições de bem-estar e de trabalho a bordo, e a certificação dos navios e do pessoal do mar."

Incumbe-lhe também:

- "Promover a elaboração dos estudos necessários ao desenvolvimento do sistema portuário, da navegação e do transporte marítimo;
- Fiscalizar o cumprimento das leis e regulamentos relativos às actividades portuárias e inspeccionar as áreas de interesse portuário, verificando o estado e o funcionamento das respectivas infra-estruturas, instalações e

de Trabalho Portuário e à criação do Instituto Marítimo Portuário (IMP)¹⁰⁶, que passou a assegurar as competências antes dispersas por aquelas entidades.

Em 1999, as Juntas Autónomas dos portos foram, então, agrupadas em três conjuntos portuários, denominados de Institutos Portuários (IP's)¹⁰⁷, também com natureza de institutos públicos dotados de personalidade jurídica e financeira e de património próprio.

Os IP's assumiram os direitos e obrigações das Juntas Autónomas dos Portos e dos Departamentos de Pilotagem, ficando sujeitos à tutela e superintendência do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território e mantendo a natureza de institutos públicos dotados de autonomia administrativa e financeira e património próprio.

Os IP's apresentavam as seguintes atribuições:

- a) *“Gerir, administrar e desenvolver os portos e áreas do domínio público marítimo na sua área de jurisdição, garantindo a necessária eficiência na utilização de espaços, tanto em área molhada como em terra;*
- b) *Assegurar a coordenação e fiscalizar as actividades exercidas dentro da sua área de jurisdição, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras entidades;*

equipamentos, bem como dos serviços prestados pelas entidades que exerçam, dentro das referidas áreas de interesse portuário, qualquer tipo de actividade portuária;

- Conceber planos e projectos de infra-estruturas portuárias, bem como analisar e programar a execução de planos de investimento público e privado nas áreas de interesse portuário, fiscalizar e inspeccionar as obras marítimas;
- Autorizar o exercício das actividades marítimas e de tráfego local, de comércio, de recreio e afins;
- Vistoriar as embarcações e outros equipamentos flutuantes e proceder à sua certificação, bem como efectuar as inspecções necessárias em ordem a verificar e assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis;
- Fixar as lotações de passageiros e tripulantes das embarcações e emitir os respectivos certificados;
- Promover e acompanhar as condições de emprego do pessoal do mar, nomeadamente o enquadramento jurídico da prestação de trabalho e das condições de segurança, higiene e bem-estar a bordo;
- Verificar as condições legais e técnicas do exercício da actividade do pessoal do mar, nomeadamente no que se refere à inscrição marítima, carreiras e certificações;
- Cooperar com serviços nacionais e internacionais vocacionados para o estudo e desenvolvimento dos sectores portuário, de navegação e dos transportes marítimos." (artigo 2º - Decreto-lei n.º 319/93, de 21 de Setembro)

¹⁰⁶ Decreto-Lei n.º 331/98, de 3 de Novembro.

¹⁰⁷ Instituto Portuário do Norte (criado pelo Decreto-Lei n.º 242/99, de 28 de Junho); Instituto Portuário do Centro (criado pelo Decreto-Lei n.º 243/99 de 28 de Junho); e Instituto Portuário do Sul (criado pelo Decreto-Lei n.º 244/99, de 28 de Junho).

- c) *Prestar ou assegurar a prestação de serviços relativos ao funcionamento dos portos dentro e fora da área de jurisdição, designadamente na assistência aos navios e no garante da segurança à navegação;*
- d) *Elaborar planos de ordenamento portuário e de expansão de áreas portuárias a submeter a aprovação do ministro da tutela;*
- e) *Elaborar os estudos, planos e projectos das obras marítimas e terrestres em conformidade com os planos e projectos das obras marítimas e terrestres em conformidade com os planos e programas aprovados;*
- f) *Construir, adquirir, conservar e fiscalizar as obras marítimas e terrestres e o equipamento flutuante e terrestre dos portos, bem como conservar os seus fundos e acessos;*
- g) *Conceber e executar o plano estratégico de promoção comercial dos portos sob a sua jurisdição.” (artigo 6º - Decreto-Lei n.º 242-244 /99, de 28 de Junho)*

Tendo em atenção o papel dos portos secundários no desenvolvimento das regiões, pretendia-se obter uma maior participação das estruturas locais e uma maior articulação com as autarquias, verificando-se uma simplificação da organização dos serviços. Estes passam a ser constituídos por órgãos de administração e de fiscalização, por uma comissão de coordenação portuária e pelo conselho portuário¹⁰⁸ (que é criado em substituição do conselho consultivo).

¹⁰⁸ O conselho portuário era composto por:

- a) O presidente do conselho de administração do IP;
- b) Um representante do Instituto Marítimo-Portuário;
- c) Um representante da Direcção-Geral do Turismo;
- d) Um representante da Direcção Regional do Ambiente;
- e) Um representante da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos sobre o Consumo;
- f) Um representante de cada uma das Capitánias dos Portos da área de jurisdição do IP;
- g) Um representante da DOCAPESCA, Portos e Lotas, S.A.;
- h) Um representante da Junta Autónoma de Estradas;
- i) Um representante de cada uma câmaras municipais cujo concelho seja abrangido pela área de jurisdição do IP;
- j) Um representante dos armadores de tráfego local;
- k) Um representante dos Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.;
- l) Um representante da REFER;
- m) Um representante da Associação Portuguesa dos Armadores da Marinha Marcante;
- n) Um representante dos agentes de navegação com actividade nos portos da área de jurisdição do IP;
- o) Um representante dos operadores portuários com actividade nos portos da área de jurisdição do IP;
- p) Um representante de cada uma das associações de comércio e indústria directamente ligadas à exploração dos portos da área de jurisdição do IP;
- q) Um representante de cada uma das associações sindicais dos trabalhadores do IP;

A diversidade de sectores e interesses representados no conselho portuário visava assegurar uma estreita ligação entre a actividade portuária e os interesses locais, embora possa ser questionável a funcionalidade de um órgão com aquela dimensão.

A organização das Juntas Autónomas, em que assentava, até então, a administração dos portos de pequena e média dimensão e de interesse essencialmente local/regional, manteve-se, não obstante as várias alterações experimentadas, como uma filosofia de gestão descentralizada, apoiada em entidades e organismos de locais (Câmaras Municipais e agentes económicos ou sociais). Apesar das críticas que lhe foram feitas, os IP's mantiveram uma filosofia de proximidade na gestão portuária, traduzindo-se, simultaneamente, numa modernização da administração portuária.

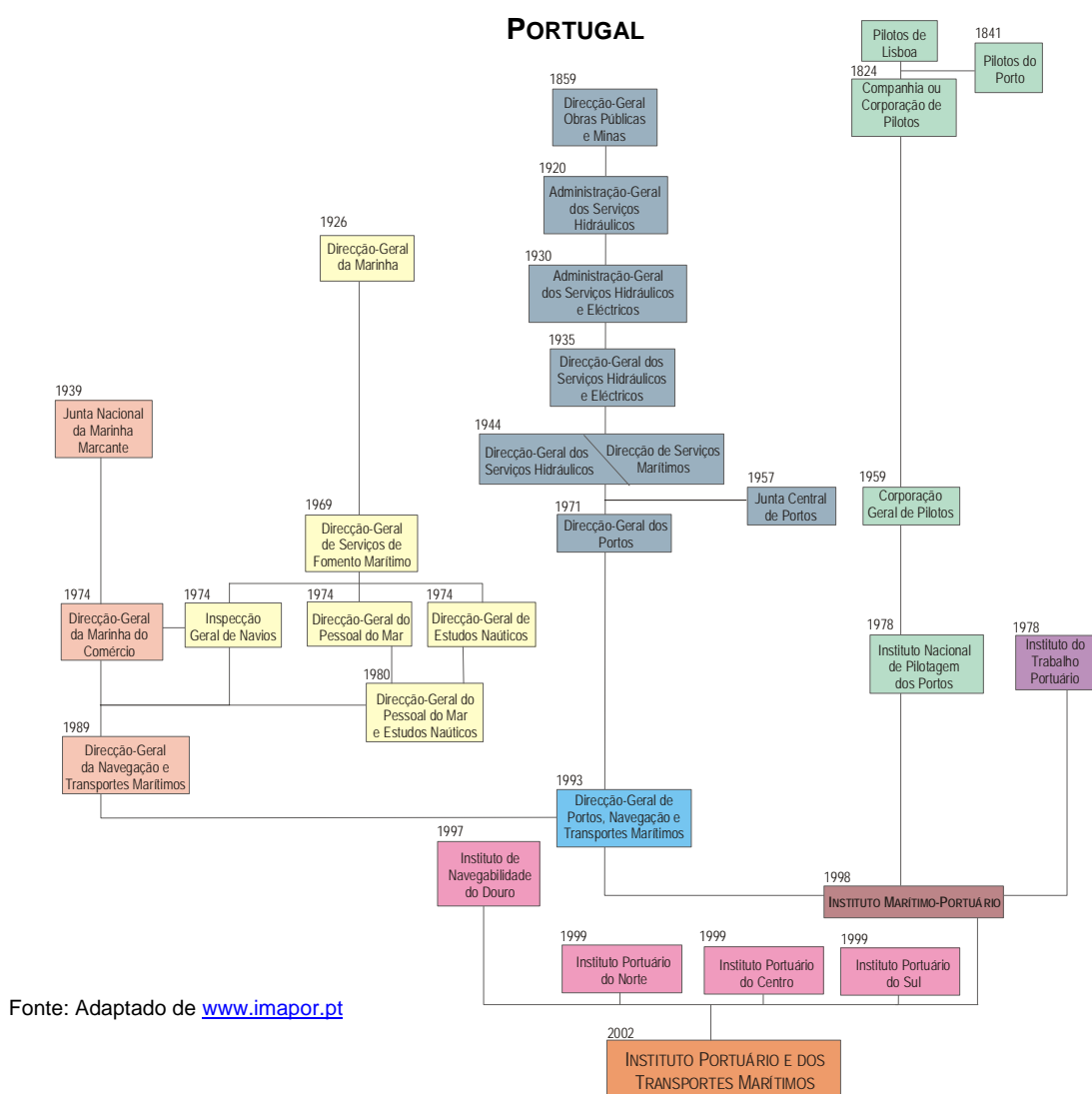
3.4.4 – INSTITUTO PORTUÁRIO E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

Em 2002, logo após a entrada em funções do XV Governo Constitucional, assistir-se-ia a uma profunda alteração da administração portuária com a extinção do IMP e a consequente criação do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM)¹⁰⁹, instituto público dotado de personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira e património próprio, resultante da fusão do IMP, do IPN, do IPC, do IPS e do Instituto da Navegabilidade do Douro (IND). O IPTM resultou da necessidade de introduzir uma coordenação efectiva destas cinco instituições, ainda que numa perspectiva descentralizadora e no estrito respeito das autonomias de gestão local dos portos e da promoção da navegabilidade do Douro.

-
- r) Um representante de cada sindicato dos trabalhadores portuários dos portos da área de jurisdição do IP;
 - s) Um representante de cada sindicato dos pescadores locais;
 - t) Um representante dos armadores de pesca locais. (artigo 24º - Decreto-Lei n.º 242-244 /99, de 28 de Junho).

¹⁰⁹Decreto-Lei n.º 257/2002, de 22 de Novembro.

FIGURA 21 – EVOLUÇÃO ORGANIZACIONAL DO SECTOR MARÍTIMO PORTUÁRIO EM



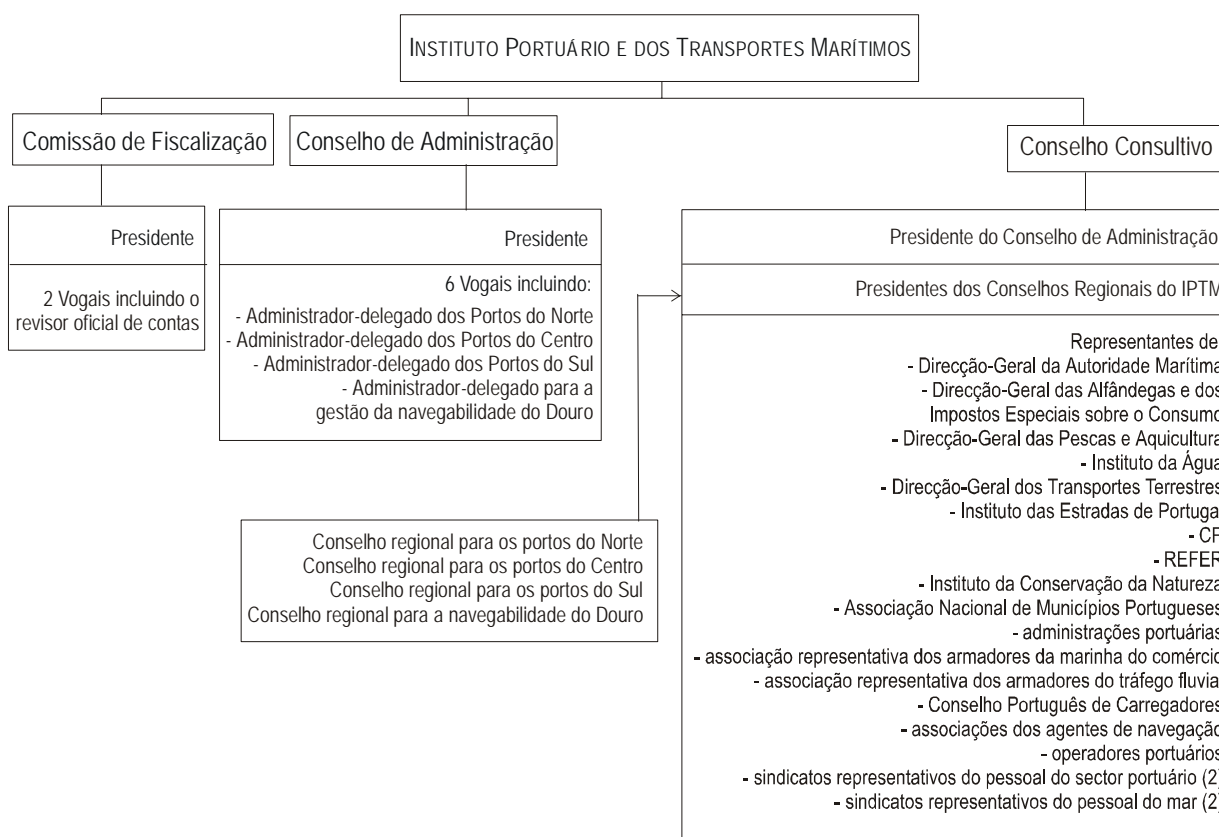
Ao IPTM competem as decisões, relativas tanto às estratégias da política nacional dos portos e dos transportes marítimos, como à elaboração de planos de ordenamento portuários, planos estratégicos de promoção comercial dos portos, construção, conservação e fiscalização de obras marítimas.

No âmbito da administração dos portos, são atribuições do IPTM:

- “Gerir, administrar e desenvolver os portos e áreas do domínio público marítimo na sua área de jurisdição, garantindo a necessária eficiência na utilização de espaços, tanto em área molhada como em terra;*
- Assegurar a coordenação e fiscalizar as actividades exercidas dentro da sua área de jurisdição, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras entidades;*

- c) Prestar ou assegurar a prestação de serviços relativos ao funcionamento dos portos dentro e fora da área de jurisdição, designadamente na assistência aos navios e no garante da segurança à navegação;
- d) Elaborar planos de ordenamento portuário e de expansão de áreas portuárias;
- e) Construir, adquirir, conservar e fiscalizar as obras marítimas e terrestres e o equipamento flutuante e terrestre dos portos, bem como conservar os seus fundos e acessos;
- f) Conceber e executar o plano estratégico de promoção comercial dos portos sob sua jurisdição;
- g) Exercer as atribuições cometidas às autoridades portuárias pelo Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de Março." (artigo 4º - Decreto-Lei n.º 257/2002, de 22 de Novembro)

FIGURA 22 – COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS DO INSTITUTO PORTUÁRIO E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA baseada no Decreto-lei 257/2002 de 22 de Novembro.

A criação do IPTM traduziu-se numa alteração completa da administração portuária, assistindo-se à passagem de um modelo descentralizado de gestão dos portos de pequena e média dimensão, para um modelo completamente centralizado, onde o papel das autoridades locais e dos agentes de desenvolvimento local é meramente consultivo, reduzindo-se à emissão de pareceres.

Ainda que o IPTM seja constituído por quatro Delegações Regionais - Norte, Centro, Sul e Navegabilidade do Douro - os seus respectivos Administradores Delegados fazem parte do Conselho de Administração do IPTM, fazendo com que todas as decisões relativas aos portos secundários do Continente sejam tomadas por uma única entidade, sediada em Lisboa.

3.5 – AS REGIÕES INSULARES

A organização portuária dos arquipélagos dos Açores e da Madeira acompanhou, em certa medida, a evolução verificada no Continente, com as devidas adaptações da legislação e regulamentação à realidade insular.

Tal como se verificava nos portos do Continente, também nos portos da Madeira e dos Açores foi adoptado o modelo de organização dos portos em Juntas Autónomas Portuárias (criado no fim da década de 40). A Junta Autónoma do Arquipélago da Madeira estendia a sua jurisdição a todos os portos do arquipélago, mas nos Açores, em função do maior número e dispersão do seu território, verificou-se o desdobramento em três juntas autónomas: Junta Autónoma do Porto da Horta¹¹⁰, Junta Autónoma do Porto de Angra do Heroísmo e Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada.

Na Constituição de 1976 é consagrada a autonomia política político-administrativa das regiões insulares, o que pressupunha, à partida, a reorganização da administração portuária. Neste sentido, procede-se, em 1979, à transferência da jurisdição e

¹¹⁰ A Junta Autónoma do Porto da Horta foi criada já em 1977 (Decreto-Lei nº521/77, de 19 de Dezembro), por forma a assegurar a administração dos portos do grupo de ilhas do Pico, Faial, Flores e Corvo, e recebendo também a jurisdição dos portos da ilha de São Jorge (que é então desanexada da então Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Angra do Heroísmo).

administração dos portos dos arquipélagos dos Açores¹¹¹ e da Madeira¹¹² para as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, respectivamente.

Porém, enquanto na Madeira se abandonou imediatamente o modelo das Juntas Autónomas de Portos, como se descreve mais pormenorizadamente no capítulo relativo ao porto do Funchal, na Região Autónoma dos Açores aquelas subsistiram até ao ano transacto.

Na década de 90, verificou-se na Madeira, à semelhança do que se assistia nos principais portos do Continente, a adopção do modelo de Administração Portuária e, posteriormente, a constituição de sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos, num período em que as JAP's tinham já sido extintas no resto do país, mantendo-se apenas na Região Autónoma dos Açores¹¹³. A razão desta “*persistência*”, reside, mais do que em qualquer obstáculo de natureza técnica ou económica, em questões de natureza histórica e política, nomeadamente, de reivindicações e de rivalidades entre ilhas ou grupos de ilhas.

Finalmente, em meados de 1993¹¹⁴, assistiu-se à modernização da organização da gestão portuária dos portos dos Açores, procedendo-se à adopção do modelo de administrações portuárias, constituídas como sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos:

- Administração dos Portos das Ilhas de São Miguel e Santa Maria, S.A. (APSM, S.A.) – que detém a jurisdição do porto de Ponta Delgada na ilha de São Miguel e do porto de Vila do Porto na ilha de Santa Maria.
- Administração dos Portos da Terceira e Graciosa, S.A. (PTG, S.A.) – que detém a jurisdição dos portos da Praia da Vitória e Pipas na ilha Terceira e do porto da Praia na ilha Graciosa.
- Administração dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental, S.A. (APTO, S.A.) – que detém a jurisdição do porto da Horta na ilha do Faial, dos portos de São Roque, Madalena e Lajes na ilha do Pico, dos portos das Velas e Calheta na ilha

¹¹¹ Decreto-Lei nº 326/79, de 24 de Agosto.

¹¹² Lei nº299/79, de 18 de Agosto.

¹¹³ As JAP's encontram-se, à data, sob a tutela da Secretaria Regional da Economia e são responsáveis pela gestão e exploração dos portos comerciais. Os portos de pesca encontram-se sob a tutela da Secretaria Regional da Agricultura e Pescas, sendo geridos pela Direcção Regional da Pescas.

¹¹⁴ Decreto Legislativo Regional nº 30/2003/A.

de São Jorge, dos portos das Lajes e Santa Cruz, na ilha das Flores, e do porto da Casa na ilha do Corvo.

Estas entidades são pois *“dotadas de uma estrutura de capital adequada à exploração económica dos portos da sua área de jurisdição e, simultaneamente, dos poderes necessários ao exercício das funções de autoridade portuária”* (Decreto Legislativo Regional nº 30/2003/A), nomeadamente das atribuições definidas no diploma:

- a) Atribuir usos privativos e definir o respectivo interesse público para efeitos de concessão, relativamente aos bens do domínio público que lhe está afecto, bem como à prática de todos os actos respeitantes à execução, modificação e extinção da licença ou concessão;
- b) Licenciar actividades portuárias de exercício condicionado e conceder serviços públicos portuários, podendo praticar todos os actos necessários à atribuição, execução, modificação e extinção da licença ou concessão nos termos da legislação aplicável;
- c) Promover junto das entidades competentes a expropriação por utilidade pública e a ocupação de terrenos e determinar o embargo ou a suspensão das obras, a implantação de traçados e o exercício de servidões administrativas necessárias à expansão ou desenvolvimento portuários, no termos legais;
- d) Administrar o domínio público na sua área de jurisdição;
- e) Propor ao membro do Governo Regional com competência no sector portuário a fixação das taxas a cobrar pela utilização dos portos e pelos serviços nele prestados e pela ocupação dos espaços dominiais ou destinados a actividades comerciais e industriais;
- f) Proteger as suas instalações e o seu pessoal;
- g) Assegurar o uso público dos serviços inerentes à actividade portuária e sua fiscalização (Artigo 15º - 1 - Decreto Legislativo Regional nº 30/2003/A).

Simultaneamente, de forma a assegurar uma gestão integrada dos portos da Região, distribuídos por três Administrações Portuárias, é criada a sociedade Portos dos Açores – Sociedade Gestora de Participações Sociais, S.A. (PA, SGPS), que procede, assim, à *“...gestão integrada sob a forma empresarial da carteira de participações públicas no sector portuário regional e, através das empresas participadas de objecto*

especializado, a gestão indirecta dos portos comerciais da Região Autónoma dos Açores” (Artigo 19º - Decreto Legislativo Regional nº 30/2003/A).

Não obstante, o processo de reformulação da gestão portuária reconhece os benefícios de assegurar a participação dos agentes económicos e sociais interessados no desenvolvimento do porto (presente na anterior estrutura), assistindo-se, então, à criação de conselhos portuários, dirigidos para a articulação do porto com as demais entidades integrantes da comunidade portuária.

3.6 – TRABALHO PORTUÁRIO

Em 1993¹¹⁵ a operação portuária foi definitivamente autonomizada do transporte marítimo, tendo então sido definida como a *“actividade de movimentação de cargas a embarcar ou desembarcadas na zona portuária, compreendendo as actividades de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, terminais, armazéns e parques, bem como de formação e decomposição de unidades de carga, e ainda de recepção, armazenagem e expedição de mercadorias”* (art. 2º, Decreto-Lei nº 298/93, de 28 de Agosto).

As operações portuárias podem ser agrupadas da seguinte forma (Henriques, 2003: p.59):

- Operações a bordo da embarcação;
- Operações de transporte de bordo para terra (caso os navios não estejam atracados);
- Operações em terra.

Destaca-se o facto de não existirem critérios uniformes que apoiem esta classificação, já que a mesma resultou do trabalho das classes dos trabalhadores que as realizam, chamando-se a atenção para a existência de diferenças de porto para porto, destacando-se as profissões que estão contempladas na Classificação Nacional de Profissões (CNP)¹¹⁶ (quadro 39).

¹¹⁵ Decreto-Lei nº 298/93, de 28 de Agosto.

¹¹⁶ Ministério do Trabalho (1980).

**QUADRO 39 – PROFISSÕES RELACIONADAS COM A OPERAÇÃO PORTUÁRIA,
CONTEMPLADAS NA CNP**

PROFISSÃO	FUNÇÃO
Conferente marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Conferir e verificar a qualidade das mercadorias; Retirar amostras por forma a certificar o estado de conservação das mercadorias; <p><i>“Recebe listas já preenchidas (ordens de embarque) das mercadorias a carregar; preenche um livro alfabetado (livro de descarga) com mercadorias a serem descarregadas; verifica em terra e/ou a bordo a quantidade das embalagens, os seus destinatários e outras especificações; regista em impresso apropriado a localização da carga no navio; separa e comunica superiormente as cargas em derrame ou que não estejam em perfeitas condições de embalagem; anota e identifica as cargas que não o estejam devidamente; faz colheita de amostras de mercadorias sujeitas a alterações e envia-as à autoridade competente; pesa e mede as cargas no embarque e desembarque; verifica se a temperatura no porão é a mais conveniente para as cargas a serem transportadas; elabora um relatório sobre a fiscalização, condições de recepção e embarque das mercadorias, sua alteração e acondicionamento; entrega o livro de descarga e as ordens de embarque ao encarregado com anotações das ocorrências que se tenham verificado; efectua a recepção de mercadorias em armazém ou entrega-as aos diferentes destinatários”</i></p>
Carregadores e descarregadores de navios	<ul style="list-style-type: none"> Carregar, descarregar e armazenar mercadorias ou produtos transportados em embarcações; Carregar e arrumar mercadorias no cais ou a bordo de embarcações; Carregar e descarregar petróleo, gás ou outro combustível fluido ligando por meio de mangueiras os depósitos de navios às instalações em terra; Descarregar pescado das embarcações; Exercer funções silimares.
Estivador	<ul style="list-style-type: none"> Carregar ou descarregar navios arrumando mercadorias (regulando e mantendo a marcha e o equilíbrio da lingada); Receber no porão a carga transportada do cais pelo guindaste; Desfazer a lingada; Arrumar as mercadorias no porão, consoante a sua natureza, formato e ordem de desembarque nos portos de destino, de forma a manter a estabilidade da embarcação, o acondicionamento das mercadorias e o racionamento do espaço; Transportar a carga para a prumada e fazer as lingadas, assegurando a sua durabilidade durante o transporte para o cais; Manobra o guincho do navio para transportar as mercadorias de e para o porão; Sinalizar os manobreadores das gruas ou guinchos facilitando a descida da carga.
Trabalhador de terra ou cais (carregador, descarregador)	<ul style="list-style-type: none"> Carregar e descarregar, em terra, os navios e arrumar as mercadorias, com recurso, quase exclusivamente à força física; Transportar em zorras, carros de mão, empilhadores ou a dorso as mercadorias para a prumada do guindaste e efectuar as lingadas; Arrumar, por lotes, a carga desembarcada tendo em conta a disposição racional dos volumes, com vista à racionalização do espaço disponível e a facilidade de circulação entre lotes; Conferir sumariamente a carga e verificar a existência de marca nos volumes para facilitar a arrumação por lotes; Verificar a solidez do lote, de forma a evitar o desmoronamento de mercadorias.
Encarregado - estiva	<ul style="list-style-type: none"> Planear e coordenar o serviço diário de carga e descarga dos navios ; Receber ordens de serviço respeitantes ao número de trabalhadores, local e tipo de mercadorias a transportar; Planear o trabalho, distribuindo os trabalhadores de acordo com as características das cargas; Recrutar os trabalhadores; Dirigir as operações de carga e descarga dos navios.
Lingador (deslingador)	<ul style="list-style-type: none"> Colaborar na carga e ou descarga de mercadorias, cingindo a linga a cada fardo a transportar; Acondicionar o carregamento/d Descarregamento de mercadorias; Colaborar na arrumação dos fardos nas embarcações ou nos cais.

Fonte: MINISTÉRIO DO TRABALHO (1980).

Note-se que em muitas destas profissões existe uma sobreposição de funções, o que poderia trazer algumas dúvidas para os trabalhadores ou ambiguidade na gestão no desempenho do seu trabalho.

Em muitos portos não existe uma diferenciação entre trabalhadores portuários que exercem as suas funções a bordo no navio e aqueles que as exercem em terra. Esta distinção foi igualmente abolida em Portugal, em 1998¹¹⁷, aquando da aprovação do Acordo para o Desenvolvimento e Estabilidade do Porto de Lisboa. Porém, a individualização das operações pode fazer-se do seguinte modo (HENRIQUES: 2003, p.63) (quadro 40).

QUADRO 40 – CLASSIFICAÇÃO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

ESTIVA ¹¹⁸	Operações de movimentação de mercadorias a bordo do navio
BARCAGEM	Operações de transporte entre o navio e o cais
ARMAZENAGEM	Operações de guarda de mercadorias em terra
CONFERÊNCIA	Operações de verificação de mercadorias, em terra ou a bordo da embarcação

Fonte: HENRIQUES (2003).

Centrando a análise na organização do trabalho portuário em Portugal, o mesmo teve uma evolução díspar da registada por outras actividades laborais, à parte dos restantes sectores de actividade, sendo de evidenciar a conjuntura após 25 de Abril que alterou a situação dos trabalhadores portuários dos últimos para os primeiros lugares da escala ao nível nacional.

Na evolução da organização do trabalho portuário individualizam-se as seguintes fases (Henriques, 2003):

- Até ao século XV;
- Do século XV até à segunda metade do século XIX;
- Da segunda metade do século XIX até aos anos 40;
- Dos anos 40 até 1974;
- De 1974 até aos nossos dias.

¹¹⁷ Conforme cláusula 12ª do Anexo ao Acordo de 10 de Dezembro de 1998.

¹¹⁸ A distinção entre estiva e tráfego também tende a desaparecer, agrupando-se as duas operações com a designação de estiva.

Na primeira das fases acima identificada é praticamente inexistente a documentação a respeito do trabalho portuário, ainda que a elevada relevância do comércio marítimo deixe antever a existência de uma actividade portuária dinâmica, apesar de desenvolvida, exclusivamente, em terra, pois “as operações de bordo eram executadas pelos próprios mareantes” (HENRIQUES:2003). Nesta época, os trabalhadores portuários eram referenciados como “poboo meúdo”¹¹⁹ ou a “arraia”, denominações depreciativas para os próprios.

A partir do século XV até à 2ª metade do século XIX, sobressai o grande desenvolvimento dos portos portugueses como característica marcante da época dos Descobrimentos, destacando-se Lisboa como o centro mercantil mais importante. Aparece, pela primeira vez, a especialização de funções, distinguindo-se, na parte marítima, os mareantes e na parte terrestre, os almocreves e os carreteiros, no transporte da carga, e os estivadores, como “guardas de cargas e descargas”¹²⁰. A operação de estiva individualiza-se definitivamente como especialização do trabalho portuário a partir da constituição da *Casa da Guiné* e do *Almazém da Mina e Índia*.

Em 1620, de acordo com Nicolau de Oliveira, existiam 150 carregadores no Terreiro do Trigo, com responsabilidade de medição dos cereais e respectivo transporte de ou para embarcações e/ou Terreiro. A tendência foi no sentido da maior especialização dos locais onde se operavam as cargas e descargas (“terminais”), o que por sua vez levou à especialização das alfândegas de Lisboa – Alfândega do Tabaco, Alfândega Grande, Casa dos Cinco, Portos Cegos, Mesa do Sal, Paço da Madeira, Almoxarifado do Vinho, Almoxarifado do Pescado, Almoxarifado da Fruta, entre outras.

A Junta de Comércio, em 1755, tinha competências na organização do movimento do porto e na determinação do preço dos fretes, disciplinando as operações de carga e descarga. Por forma a cumprir tal atribuição, foram organizadas “companhias” para cada tipo de mercadorias, chefiadas por capatazes nomeados pela Junta e com “busca caixas”, a quem competia a fiscalização. A título de exemplo, refere-se a “companhia das pranchas”, a “companhia da sola e couros” e a “companhia dos cascavéis da Alfândega”.

¹¹⁹ REBOUCHO, Nuno (1984).

¹²⁰ Citado por REBOUCHO, Nuno (1984), in *Cadernos da Disciplina de Direito Comercial Marítimo*

A cada companhia correspondia uma habitação, distinguindo-se uma proximidade dos ofícios correlativos, neste âmbito, salienta-se a proximidade de os “canastros” (carregadores) aos “bacalhoeiros”, ambos, por sua vez, no exterior das muralhas fernandinas, ou seja, marginais em relação à cidade. *“Os membros destas organizações têm tendência a criar especiais laços de solidariedade que transformam o grupo profissional num grupo relativamente fechado, em que as próprias relações familiares desempenham papel de alguma relevância”* (HENRIQUES:2003, p.81). Face a esta situação, com o objectivo de protecção e defesa dos seus interesses (perante a concorrência da mão-de-obra desocupada e que entretanto chegava à cidade), este grupo laboral tendia a agrupar-se em confrarias ou corporações, de forma a garantir o monopólio do serviço portuário.

Durante este período, *“o desenvolvimento rápido da actividade portuária terá conduzido já não só a uma especialização de terminais por mercadorias movimentadas, mas igualmente uma especialização das tarefas no sector laboral portuário”* (HENRIQUES:2003, p.79).

O terceiro período, da 2ª metade do século XIX até aos anos 40, constitui uma evolução contínua do período imediatamente precedente, sendo de evidenciar uma importante melhoria técnica das operações portuárias, devido à descoberta da máquina a vapor e respectiva aplicação na propulsão dos navios. Este facto possibilitou a redução do factor incerteza nas escalas dos navios, o que por sua vez imprimiu alguma regularidade ao trabalho portuário¹²¹, fomentando uma maior defesa dos direitos destes trabalhadores e o aparecimento de associações sindicais, ainda que desprovidas de estatutos laborais e sociais. As primeiras organizações sindicais ligadas ao sector portuário por um lado tinham a função de defesa dos direitos dos trabalhadores e, por outro, a organização, estruturação e gestão da mão-de-obra portuária.

A descrição do trabalho portuário é concretizada para o caso concreto do porto de Lisboa como substancialmente distinta da dos restantes sectores de actividade, onde o núcleo dos trabalhadores pouco variava, o patrão era constante, assim como o local de trabalho e o salário estável.

¹²¹ A irregularidade das escalas dos navios fez com que o recrutamento de carregadores/descarregadores fosse feito na praça pública, consoante a força braçal disponível.

“No trabalho dos portos, os trabalhadores que prestam os seus serviços a cada patrão variam constantemente”, assim como “são também variadíssimos os patrões (proprietários ou consignatários da carga, empreiteiros, sub-empreiteiros, agentes de navegação, armadores) a quem cada trabalhador presta os seus serviços”. “ Os encarregados, que são trabalhadores eventuais como os homens que dirigem, constituem o único vínculo entre as entidades patronais e os trabalhadores, que na quase totalidade dos casos se não vêem nem conhecem”. (HENRIQUES, 2003:85).

Em relação ao trabalho propriamente dito, *“é prestado nos mais diversos locais e os recursos do trabalhador são excessivamente incertos, tanto no trabalho de jornal como no trabalho por tarefa, por serem muito variáveis, no primeiro caso, o número de dias em que consegue trabalho e, no segundo, a natureza da mercadoria”. “Os homens são ajustados, todas as manhãs, em verdadeiros mercados ou praças de trabalho, chamados contos”. (HENRIQUES, 2003:85).*

O conto é descrito no mesmo documento e em relação ao porto de Lisboa como um verdadeiro mercado de trabalho que se realizava, todas as manhãs, em plena praça pública, no Cais do Sodré”, *“em condições simplesmente lamentáveis e que afectam gravemente os legítimos interesses tanto dos trabalhadores como dos patrões, o funcionamento do nosso primeiro porto de mar e até o bom-nome da cidade.*

Durante este período o trabalhador portuário continuou a ser considerado um trabalhador marginal, onde prevalece a força e resistência física sobre qualquer tipo de conhecimento técnico, sendo ainda caracterizado por uma grande irregularidade.

Entre os anos 40 a 1974 os sindicatos representativos dos trabalhadores portuários, conseguiram, mesmo com um regime político desfavorável, ganhar força e a *“existência de um vínculo entre o trabalhador e o seu sindicato, resultante da inserção sindical, vínculo que conferiu àquele a qualidade de trabalhador portuário e o direito a comparecer no conto diário como candidato à colocação solicitada pelos empregadores”. (HENRIQUES:2003, p.88).*

De uma forma geral, esta fase na evolução do trabalho portuário é marcada pela instabilidade laboral, já que não se procederam a adaptações das leis laborais à actividade portuário, continuando a não existir uma garantia de colocação para os

trabalhadores, nem de salário, assim como não eram efectuados quaisquer descontos para impostos e segurança social. Os contratos colectivos de trabalho eram, por sua vez, negociados entre sindicatos e armadores e agentes de navegação e visavam unicamente fixar algumas regras no recrutamento diário de mão-de-obra, do período de trabalho e das remunerações e respectivo pagamento. O trabalhador portuário continuou a ser considerado, do ponto de vista social, como um marginal, sendo a actividade de estiva reservada aos analfabetos, aos condenados pelos tribunais e aos desprezados pela sociedade.

Em 1969¹²² foi aprovado o *Regime Jurídico do Contrato de Trabalho* que previu a necessidade de adaptações para os contratos de trabalho portuário, “*pelas características desses contratos*” que estivessem “*fixados em portaria de regulamentação do trabalho ou em convenção colectiva*”¹²³.

No seguimento deste diploma, e como resultado do esforço sindical, foi acordado o pagamento de 20 dias de salário mensal aos trabalhadores portuários, ainda sem vínculo contratual com as empresas, mas adquiriram prioridade no recrutamento diário como contrapartida. A organização sindical continuou a reunir esforços, tendo sido constituída a União dos Sindicatos do Porto de Lisboa¹²⁴.

A partir de 1975, ou seja a fase mais recente e mais marcante do trabalho portuário, verificou-se uma reviravolta nas condições destes trabalhadores, em resultado do facto dos sindicatos serem a única organização que fornecia trabalhadores para o carregamento e descarregamento dos navios e respectiva movimentação das mercadorias nos portos.

Em 1975 a União dos Sindicatos do Porto de Lisboa foi substituída pela Federação Nacional de Sindicatos dos Trabalhadores Portuários, com âmbito nacional com os seguintes objectivos para a classe portuária:

- Direito a uma garantia salarial (consagrada legalmente a partir de finais de 1974);

¹²² Decreto-Lei nº 49.408, de 24 de Novembro de 1969.

¹²³ Artigo 6º de Decreto-Lei nº 49.408, de 24 de Novembro de 1969.

¹²⁴ Com alvará de 22 de Junho de 1940.

- Direito a subsídios de Natal e de férias (acordado entre sindicatos e empregadores, respectivamente em 1975 e 1976);
- Criação de um estatuto legal próprio e institucionalização de organizações de a gestão do trabalho portuário.

Especificamente o trabalho portuário (cargas e descargas de embarcações de comércio e movimentação de mercadorias no interior da zona portuária) foi, pela primeira vez, regulamentado em 1978¹²⁵ data em que foram definidas *“as grandes linhas de definição do acesso de trabalhadores e empresários à actividade portuária e da intervenção das autoridades portuárias ou de organismos a criar para a supervisão e gestão do trabalho portuário”* além de também contemplar outras matérias, como *“vencimentos, garantias salariais, reforma, esquemas compensatórios de licenciamento e disciplina no trabalho.”* De acordo com este diploma, *“nos portos nacionais as actividades relativas a operações de carga e descarga de embarcações de comércio nos entrepostos e cais livres, bem como a movimentação de mercadorias nos armazéns e terraplenos interiores aos limites das áreas de domínio público marítimo”*, só podiam ser exercidas por *“trabalhadores portuários titulares de carteira profissional...”*¹²⁶. O mesmo diploma consagrava o regime de remuneração mensal fixa para os portos dotados de Coordenadores de Trabalho Portuário (art. 4º Decreto-Lei nº 145-A/78, de 17 de Junho), de forma a garantir ao trabalhador, pelo menos, 75% do salário mensal.

Ainda em 1978¹²⁷ foi criado o Instituto do Trabalho Portuário (ITP), com base num modelo de gestão tripartida (com representantes do Governo, Associações Sindicais e Associações de Operadores Portuários), que estabeleceu as bases para estruturar a organização administrativa do trabalho portuário. A este Instituto cabiam funções nas áreas da formação profissional, da fiscalização (nomeadamente da actividade dos Centros Coordenadores de Trabalho Portuário¹²⁸) e do apoio técnico à modernização e acréscimo de produtividade do trabalho portuário.

¹²⁵ Decreto-Lei nº 145-A/78, de 17 de Junho.

¹²⁶ Artigo 1º do Decreto-Lei nº 145-A/78, de 17 de Junho.

¹²⁷ Decreto-Lei nº 145-B/78, de 17 de Junho.

¹²⁸ Mediante o Diário da República nº 17/78, de 17 de Junho foi criado o primeiro CCTP para o Porto de Lisboa (CCTPL).

No seguimento da organização da actividade laboral *intra* portos, em 1983¹²⁹ foi concretizado legalmente o conceito de operador portuário, como a “*entidade empresarial especializada na realização de operações portuárias*”.

Um ano mais tarde, em 1979¹³⁰ foi aprovado o *Estatuto Laboral das Administrações e Juntas Portuárias*, a ser aplicado à Administração-Geral do Porto de Lisboa, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Direcção-Geral de Portos e Juntas Autónomas dos Portos. Este estatuto “*sem perder de vista as bases gerais aplicáveis à Administração Pública, procurou responder aos imperativos ditados pelas características próprias do trabalho portuário*”, por forma a possibilitar “*uma melhor gestão dos recursos humanos disponíveis, uma maior estabilidade e maiores garantias para o respectivo pessoal*”.

Na década de 80, destacam-se um diploma de 1982 e dois de 1984. Assim, o de 1982¹³¹, que substitui o aprovado em 1978, sujeitou o trabalho portuário “*ao regime jurídico do contrato individual de trabalho e demais legislação do trabalho em tudo quanto não seja previsto em legislação especial*”. Entre as principais inovações relevam-se:

- A atribuição ao ITP de “*funções de tutela administrativa sobre os órgãos de gestão local do trabalho portuário*” (art. 2º);
- A consagração da existência dos órgãos de gestão bipartida (OGB) (art. 2º);
- A atribuição exclusiva aos órgãos de gestão local do trabalho portuário a competência para a admissão de trabalhadores portuários (art. 3º);
- O reforço da garantia salarial (art. 5º).

Quanto aos diplomas de 1984, um revê os estatutos do ITP¹³² e outro antecipa a idade da reforma¹³³, de forma transitória, aos 55 anos, como forma de reduzir o excesso de mão-de-obra.

Apesar dos esforços evidenciados pelo Governo do Estado na organização e reestruturação do sector portuário, a crise económica mundial que se fez sentir em

¹²⁹ Decreto-Lei nº 46/83, de 27 de Janeiro e Diário da Republica nº 23/83, de 16 de Março.

¹³⁰ Decreto-Lei nº 247/79, de 25 de Julho.

¹³¹ Decreto-Lei nº 282-A/84, de 20 de Agosto.

¹³² Decreto-Lei nº 282-C/84, de 20 de Agosto.

¹³³ Decreto-Lei nº 282-B/84, de 20 de Agosto.

meados da década de 80 e a consequente redução das trocas comerciais afectaram o transporte marítimo e as actividades a ele ligadas. Além de que o desenvolvimento tecnológico das últimas décadas, que afectaram quer os navios, quer nos equipamentos portuários reduziram em grande medida as necessidades de mão-de-obra portuária. Do mesmo sentido actuou o aumento da contentorização e a descolonização dos territórios ultramarinos.

Em 1990, como forma de possibilitar uma verdadeira reforma no sector e como meio de operacionalizar a redução do contingente de trabalhadores portuários, foi aprovado um diploma¹³⁴ onde se destaca como principais aspectos (Henriques: 2003, p.100):

- *“Cessação extraordinária da inscrição como trabalhador portuário”;*
- *“Concessão de pensão extraordinária por desajustamento tecnológico”,* desde que reunidos alguns requisitos;
- *“Pensão de velhice antecipada”.*

Ainda em 1990¹³⁵, foi definido o regime jurídico do trabalho portuário, tendo o mesmo sido adaptado, ainda no mesmo ano, na Região e Autónoma da Madeira¹³⁶. Entre outros assuntos, é estabelecido que *“as operações portuárias só podem ser exercidas por trabalhadores portuários devidamente admitidos e inscritos e titulares de título de qualificação profissional”* e regula-se a inscrição desses trabalhadores no Registo Oficial Nacional dos Trabalhadores Portuários Inscritos (RONTPI). O mesmo diploma define as funções dos Organismos de Gestão de Mão-de-obra Portuária¹³⁷ (OGMP).

Face à constatação de algumas limitações, em 1993¹³⁸, foi concedida ao Governo autorização para rever o regime jurídico do trabalho e das operações portuárias, pelo que no mesmo ano (em Julho) foi aprovado o denominado *“Pacto de Concertação Social no Sector Portuário”*.

¹³⁴ Decreto-Lei nº 118/90, de 5 de Abril.

¹³⁵ Decreto-Lei nº 151/90, de 15 de Maio de 1990 e Portaria 580/90 de 21 de Julho.

¹³⁶ Decreto Regulamentar Regional nº 23/90/M, de 21 de Dezembro.

¹³⁷ Organismos criados, por acordo, entre as associações sindicais representativas dos trabalhadores portuários e os operadores portuários ou suas associações.

¹³⁸ Decreto-Lei nº 1/93, de 6 de Janeiro.

Neste contexto, os diplomas de 1990 foram revogados três anos mais tarde, tendo sido então aprovado, em 1993¹³⁹, um novo regime jurídico do trabalho portuário e uma Declaração de Rectificação¹⁴⁰. Entre o leque de definições sobressaem dois conceitos: “*efectivo dos portos*” e “*actividade de movimentação de cargas*”. O primeiro diz respeito ao conjunto dos trabalhadores detentores de carteira profissional adequada que desenvolvem a sua actividade profissional ao abrigo de contrato de trabalho sem termo, na movimentação de cargas. Em relação à “*actividade de movimentação de cargas*”, diz respeito à actividade de estiva, destiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, terminais, armazéns e parques, bem como de formação e decomposição de unidades de carga e ainda de recepção, armazenagem e expedição de mercadorias.

Ao reestruturar o sector portuário, introduzindo exigências especiais quanto às entidades que podiam empregar trabalhadores portuários, foi entendido conveniente conferir aos trabalhadores já existentes uma especial protecção, evitando a caducidade dos seus contratos de trabalho por impossibilidade da entidade patronal que se não enquadre naquelas exigências. Além deste foi aprovado um pacote legislativo¹⁴¹ referente ao sector portuário cujas principais alterações foram (HENRIQUES: 2003, p.104):

- A abrangência generalizada do contrato individual de trabalho aos trabalhadores portuários;
- A responsabilidade de gestão local do trabalho portuário para empresas do sector;
- A inclusão da actividade de movimentação de cargas como princípio de “*interesse público*”;
- A definição da concessão de movimentação de cargas;
- A aprovação das bases gerais da concessão acima referida.

O Governo Regional da Madeira aprovou em 1994¹⁴², um decreto legislativo, de forma a adaptar, ao mercado regional, a legislação aprovada em 1993 pelo Governo do

¹³⁹ Decreto-Lei nº 280/93, de 13 de Agosto.

¹⁴⁰ Declaração de Rectificação 202/93, de 30 de Outubro.

¹⁴¹ Diário da Republica nº 2/94, de 28 de Janeiro; Portaria 178/94, de 29 de Março; Decreto-Lei nº 298/93, de 28 de Agosto; Decreto-Lei nº 65/95, de 7 de Abril; Portaria 303/94, de 18 de Maio; Decreto-Lei nº 324/94, de 30 de Dezembro.

¹⁴² DLR 22/94/M, de 23 de Setembro.

Estado. A principal inovação diz respeito à atribuição de competências à Direcção Regional dos Portos da Região Autónoma da Madeira das tarefas assumidas, ao nível do continente, pelo Instituto do Trabalho Portuário (ITP).

Em 1994, um Decreto Regulamentar¹⁴³ fixou a obrigatoriedade de as empresas de trabalho portuário possuírem um regulamento interno, onde devia constar o preço da mão-de-obra, as condições de requisição e de pagamento. Salienta-se o facto de aprovação deste regulamento carecer de parecer da então Direcção-Geral de Concorrência e Preços, cuja área de jurisdição não abrangia a Região Autónoma da Madeira, obrigando, deste modo, à adopção de um diploma¹⁴⁴ naquele território, com vista a atribuir à Direcção Regional de Comércio e Indústria aquela competência.

¹⁴³ Diário da Republica nº 2/94, de 28 de Janeiro – Regulação do Exercício da Actividade Portuária.

¹⁴⁴ DLR 16/95/M, de 31 de Julho.

***O PORTO
DO
FUNCHAL***

Parte II

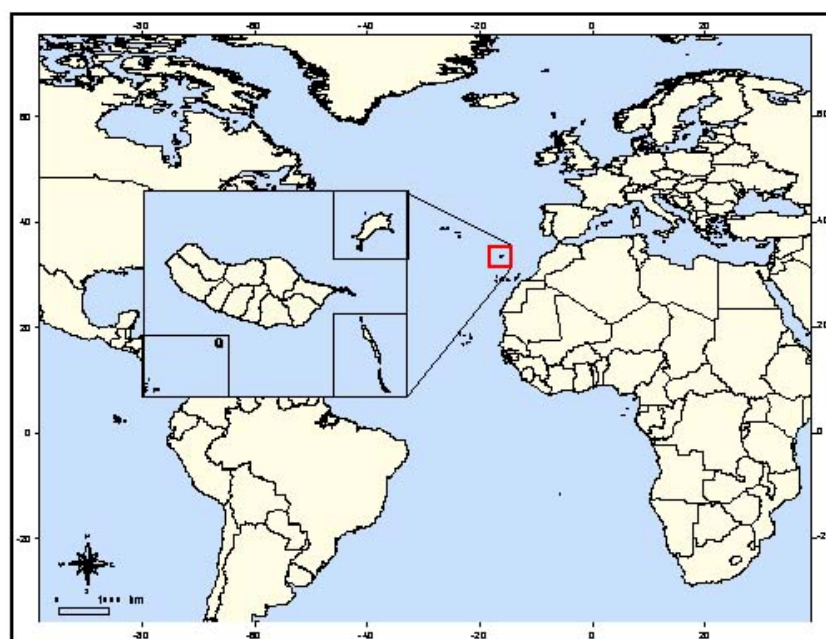
1 – ENQUADRAMENTO REGIONAL

1.1 – LOCALIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS NATURAIS

O Arquipélago da Madeira localiza-se entre a Europa Ocidental (a Nordeste), a costa marroquina da África Ocidental, o Arquipélago dos Açores (a Noroeste) e o das Canárias (a Sul) (Mapa 2).

Este Arquipélago, situado em pleno Oceano Atlântico, cobre uma área de aproximadamente 800 Km², e é formado por três grupos de ilhas: as ilhas habitadas da Madeira (736 km²) e do Porto Santo (43 km²), as ilhas Selvagens (4 km²) e as ilhas Desertas (14 km²)¹⁴⁵.

MAPA 2 – ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO



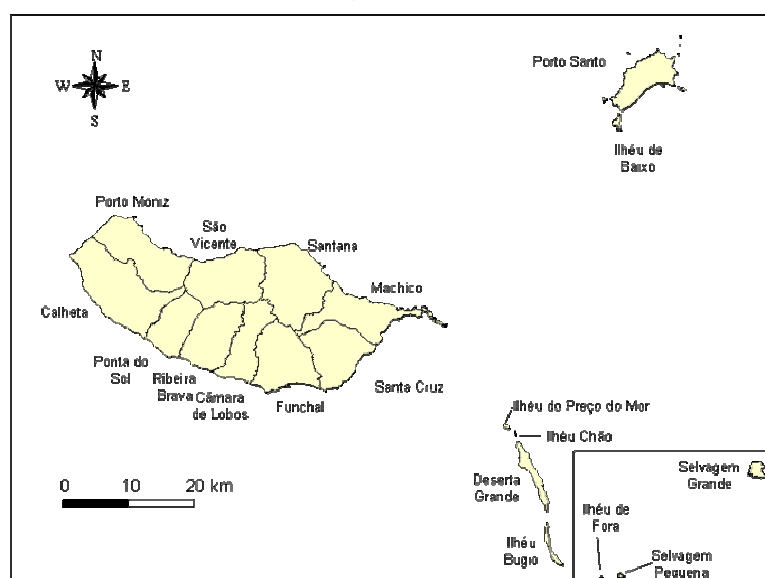
Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

Da totalidade da área do Arquipélago da Madeira, mais de 92% dizem respeito à Ilha da Madeira, cabendo cerca de 5% à Ilha do Porto Santo.

¹⁴⁵ “Antigamente, também se incluíam no número de ilhas deste Arquipélago, para efeito do governo eclesiástico, as Ilhas de Arguim, descobertas em 1443 por Nuno Tristão na costa ocidental de África, entre o Saará e o Senegal, hoje despovoadas e que, há cerca de três séculos, só nominalmente fizeram parte da Diocese do Funchal” (PEREIRA:1989, p.119).

A situação relativa das ilhas da Madeira e de Porto Santo e o grupo das Desertas apresenta a formação de um triângulo escaleno, cujo lado mais curto é o canal que se estende entre o ilhéu de Fora (no extremo leste da Madeira – Ponta de São Lourenço) e o Prego do Mar ou Ilhéu do Navio, próximo do Ilhéu Chão (Desertas); o lado imediatamente mais longo é formado pelo canal (Travessa), que vai do citado Ilhéu de Fora (Ponta de São Lourenço) até o Ilhéu de Baixo ou da Cal (Porto Santo); e o lado mais extenso é constituído pelo canal que se prolonga desde o já referido Ilhéu de Baixo ou da Cal (Porto Santo) até o Prego do Mar ou Ilhéu Chão (Desertas). De entre os pontos extremos deste arquipélago identificam-se, a Norte, a Rocha do Nordeste ou Ilhéu de Fora (Porto Santo), a Sul, a Ponta da Agulha ou Ponta do Sul, a Este, o Ilhéu de Cima ou dos Dragoeiros (Porto Santo) e, a Oeste, a Ponta do Pargo (Madeira) (Mapa 3).

MAPA 3 – ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

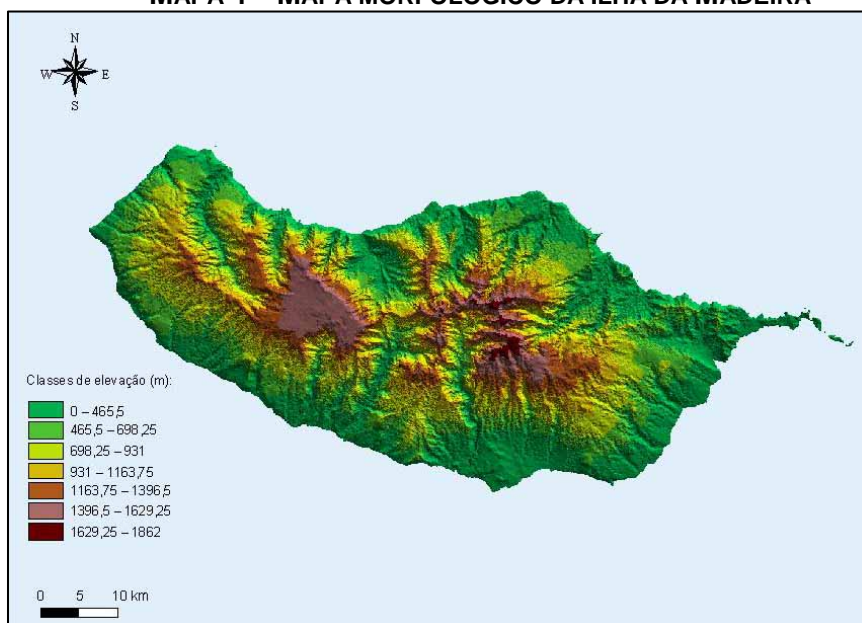
A Ilha da Madeira, a maior do Arquipélago, está compreendida entre os meridianos 16° 39' 19" e 17° 15' 54" W e entre os paralelos 32° 37' 52" e 32° 52' 08" N. Desenvolve-se principalmente da direcção de Oeste-Noroeste para Este-Sudeste. A linha de costa tem um comprimento de 153 Km. Esta Ilha é de formação vulcânica e resultou de uma regular e periódica acumulação e sobreposição de camadas provenientes de vários focos extintos, tendo-se localizado os principais na parte central da Ilha e formado no Curral das Freiras, uma enorme cratera; focos secundários e mais recentes abundam na periferia da Costa Sudeste.

A existência e sequência periódica de quatro séries de camadas, de rocha compacta, rocha escoriácea, areões e cinzas, parecem mostrar que houve quatro períodos de grande actividade vulcânica durante a formação da maior parte da ilha, separados por períodos de repouso, durante os quais a demorada exposição das cinzas aos agentes atmosféricos transformou os componentes ferruginosos e lhes deu cor avermelhada.

Desde há muito tempo, terminou qualquer manifestação eruptiva, cujo complexo principal veio formar o centro da ilha, onde se encontram as maiores altitudes: o Pico Ruivo (1861m) e o Pico do Areeiro (1818m). Também se situa a grande altitude (entre os 1400m e os 1600 m) um extenso planalto, ligeiramente inclinado para Sudoeste, com mais de 24 km², denominado Paul da Serra.

Do ponto de vista orográfico, a Ilha da Madeira é caracterizada por uma cadeia de altas montanhas que atravessa o seu território na direcção do seu maior comprimento - Cordilheira Longitudinal (de direcção Este-Oeste) -, que separa a vertente Sul da vertente Norte, formando dois maciços separados pelos grandes vales de Ribeira Brava e de S. Vicente, ligados pela estreita Encumeada de S. Vicente. Individualizam-se, assim, a costa Norte e a costa Sul (Mapa 4). A primeira desenvolve-se para Noroeste, desde a Ponta de Barlavento até à Ponta do Castelo e apresenta uma linha de costa muito irregular, na qual é possível identificar “pontas” que limitam pequenas enseadas.

MAPA 4 – MAPA MORFOLÓGICO DA ILHA DA MADEIRA



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA, INF. DA D.R.C.C.G.R.M.

Por outro lado, a costa Sul, desde a Ponta do Pargo até à Ponta do Jardim do Mar, desenvolve-se para SSE e apresenta uma arriba muito alta, de coroamento irregular e profundamente recortada pelos vales da Ribeira dos Marinheiros, da Ribeira das Galinhas e da Ribeira do Paul do Mar. A linha da costa é pouco irregular, apresentando-se mais saliente na Ponta da Fajã da Ovelha, na Ponta da Fajã da Ovelha e na Ponta do Jardim do Mar. O relevo da ilha tem vindo a acentuar-se ao longo dos anos, por força da erosão, principalmente originada pela erosão hídrica, que tem contribuído para acentuar os declives, vales, barrancos e as abruptas arribas da costa. Este aspecto é muito mais sensível na costa Norte onde a erosão marinha provoca a erosão de sapa nas vertentes e contribui para a erosão da linha de costa¹⁴⁶.

Do território da Ilha da Madeira fazem também parte os Ilhéus, seus adjacentes, situados na linha de navegação costeira. Entre estes relevam-se:

- Ilhéu da Pontinha, *“ligado à terra no terceiro quartel do século XVIII, em prolongamento dum reduto construído na Penha de França”* (PEREIRA:1989, p.125);
- Ilhéu de Santa Catarina – praticamente unido à Ponta com o mesmo nome, em Santa Cruz;
- Ilhéu de São Lourenço, Ilhéu de Agostinho, Ilhéu do Guincho e Ilhéu da Pedra Furada, situados em Machico;
- Ilhéu do Porto da Cruz, na localidade com o mesmo nome;
- Ilhéu do Faial, no Faial;
- Ilhéu da Rocha do Navio, em Santana;
- Ilhéu de S. Jorge, em S. Jorge;
- Ilhéus preto e vermelho, na Boaventura;
- Ilhéus das ceroulas e de Rama, no Seixal;
- Ilhéus da foz da ribeira (três), na Ribeira da Janela;
- Ilhéu mole, em Porto Moniz;
- Ilhéu do Guincho, em Ponta do Pargo;
- Ilhéu Campanário, em Campanário;
- Ilhéu do Gorgulho, em S. Martinho.

¹⁴⁶ Na ilha da Madeira a área territorial acima dos 1000 metros de altitude corresponde à quarta parte da superfície total e 11% apresenta declives inferiores a 16% (Direcção Regional de planeamento b: 2000, p.4).

Em relação à ilha do Porto Santo, fica situada a NE da Ilha da Madeira e, conjuntamente, com os ilhéus adjacentes, ficam compreendidos entre os meridianos 16° 16' 35" W e 16° 24' 35" W e entre os paralelos 32° 59' 40" N e 33° 07' 35" N. *“Desenvolve-se na direcção Nordeste para Sudoeste e tem uma área de 41 Km²”* (PEREIRA:1989, p.131), sendo de 11 Km's o maior comprimento, desde a Ponta de Nordeste até à Ponta do Focinho do Urso, e de 6 Km's a maior largura, desde a Ponta da Cruz até à Ponta do Incão.

Esta ilha é constituída por dois grupos de picos vulcânicos, um a Nordeste e outro a Sudoeste, separados por uma zona de terrenos planos, formados por areias calcárias, cinzas e tufos misturados com calcário.

Apresenta dois maciços separados por uma zona de terrenos baixos e áridos que formam ligeiras saliências, no Cabeço das Eiras (176m), no Cabeço de Bárbara Gomes (227m) e no Cabeço do Guilherme (164m). Em relação à costa, com excepção da Baía de Porto Santo, exposta a Sul, é rochosa e em geral pouco acessível devido às suas arribas de grandes declives sobre o mar.

Adjacente à ilha do Porto Santo, identificam-se os Ilhéus de Cima ou do Farol¹⁴⁷, o Ilhéu de Baixo ou da Cal¹⁴⁸, Ilhéu de Ferro¹⁴⁹, Ilhéu da Fonte da Areia¹⁵⁰, Ilhéu das Cenouras, Boqueirão de Cima¹⁵¹ e Boqueirão de Baixo¹⁵².

No que diz respeito ao grupo das ilhas Desertas¹⁵³, este é constituído por uma ilha e três ilhéus com uma disposição sequencial, na direcção Nor-Noroeste/Sul-Sudeste -

¹⁴⁷ Tem 1.200 metros de comprimento, desde a Ponta da Pedra Preta até à Ponta do Poio Grande e a sua largura é de 500 m. A área limitada pela linha da costa é de 0,32 Km².

¹⁴⁸ Tem 2.700 m de comprimento, desde a Ponta da Pedra Preta, no extremo Norte, até à Ponta do Ilhéu, no extremo Sul, a sua largura é de 1.000 m. A área limitada pela linha de costa é de 1,3 Km². Tem arriba alta e rochosa, muito inclinada sobre o mar e dificilmente acessível, nela existindo algumas galerias por onde se processava a extracção de calcário.

¹⁴⁹ Localiza-se a WSW da Ponta da Canaveira e é separado desta pelo Boqueirão da Canaveira. A distância entre as suas pontas é de 80 m. A sua linha de costa tem um comprimento de 2.600 m e a área por ela limitada é de cerca 0.25 Km².

¹⁵⁰ Situa-se a 2,5 milhas W da Ponta da Cruz e tem 250 m de comprimento e 150 metros de largura.

¹⁵¹ Tem cerca de 450m de largura, desde a Ponta do Incão até à Ponta da Pedra Preta.

¹⁵² Tem cerca de 400 m de largura, entre a Ponta da Pedra Preta e a Ponta da Calheta.

¹⁵³ Em 1884, adquiriram, em hasta pública, as ilhas Desertas os súbditos ingleses, estabelecidos na Madeira, Henry Hinton e Charles Cossart. O estado Português adquiriu a 30 de Dezembro de 1971, a propriedade rústica destas Ilhas, em escritura pública, tendo, mais tarde, sido constituída a Reserva Natural. As Ilhas Desertas foram tornadas Zona de

Ilhéu do Preço do Mor, Ilhéu Chão, Deserta Grande e Bugio, compreendidas entre os meridianos 16° 24' 45''W e 16° 32' 50''W e entre os paralelos 32° 24' 05''N e 32° 35' 20''N¹⁵⁴.

Por fim, o grupo das Ilhas Selvagens¹⁵⁵, localizadas a Sul da Madeira, entre as Desertas e as Canárias, é formado por duas pequenas ilhas e respectivos ilhéus adjacentes, compreendendo as ilhas Selvagem Grande¹⁵⁶ e Selvagem Pequena¹⁵⁷ e o Ilhéu de Fora. Adjacentes à Selvagem Grande existem dois ilhéus: o Palheiro da Terra e o Palheiro do Mar, constituindo o grupo setentrional; por outro lado, o grupo meridional é formado pela Selvagem Pequena, Ilhéu de Fora e outros ilhéus mais pequenos.

De uma forma geral, todas as ilhas do Arquipélago da Madeira são do mesmo sistema geológico, formadas por rochas basálticas alteradas geralmente, por toda a parte, com camadas de cinzas e escórias. A sua constituição é essencialmente vulcânica. O grupo da Madeira¹⁵⁸, Desertas e Porto Santo assenta em dois planaltos de uma montanha vulcânica comum que sobe da profundidade de 4.000 m e se divide a partir de 2.000: de um lado, as Ilhas da Madeira e Desertas, e do outro a de Porto Santo. Devido à abrasão marinha, a maior parte destas ilhas apresenta uma plataforma no lado Norte, exceptuando as Desertas, sendo a plataforma mais extensa a do Porto Santo.

Protecção Especial, conforme decreto legislativo Regional aprovado, na Assembleia Legislativa Regional, em Março de 1990.

¹⁵⁴ Apesar de apenas a Deserta Grande ser a única denominada de ilha, o ilhéu chão e o ilhéu do Bugio possuem grandes dimensões quando comparados com os restantes ilhéus do Arquipélago. Ambos são de difícil acesso, sendo que o primeiro se caracteriza pela existência de um grande planalto e o segundo pelo seu relevo muito declivoso.

¹⁵⁵ Desde o século XVI têm transitado, por herança, de mão em mão, como propriedade particular.

Estas ilhas foram conhecida pela exploração de sumagre (*Rhus Coriaria*), planta utilizada no curtimento dos couros e peles. Outro produto com alguma importância comercial, a partir do século XV, foi o pastel (*Isatis Praecox*), planta a cujas folhas se extraía um líquido azul, empregado na coloração de panos comerciais.

¹⁵⁶ De forma pentagonal, com arribas altas em toda a costa, é a maior e a mais alta das Ilhas Selvagens. A sua linha de costa tem o comprimento de 9.500 m e a área por ela limitada é de cerca de 2.46 km².

¹⁵⁷ Com forma bastante irregular, mais alongada na direcção de Este para Oeste, também é vulgarmente designada por Pitão Grande e mede 800m de comprimento e 500m de largura.

¹⁵⁸ A formação vulcânica da Ilha da Madeira remonta ao Terciário. As primeiras erupções ocorreram no Período Miocénico, mas os fenómenos eruptivos repetiram-se até aos começos do Quaternário. As rochas mais abundantes da ilha são eruptivas, das quais se salientam os basaltos, mais ou menos alcalinos.

De acordo com PEREIRA (1989, p.204), *“analisando a batimetria do Arquipélago da Madeira, os diagramas e os perfis terrestres e marítimos das suas principais ilhas, consideradas no próprio levantamento submarino, verifica-se que a Madeira, Porto Santo e Desertas se formaram das mesmas erupções que as ligam ao continente europeu, directamente pela Península Ibérica. Cabe-lhes, por isso, com toda a propriedade geológica, a denominação de Ilhas Adjacentes do território português”*.

A latitude, a longitude e a situação oceânica actuam como um agente moderador do clima da Madeira, que se caracteriza por temperaturas amenas entre o temperado e o sub-tropical.

Os regimes termopluviométricos são determinados pela circulação geral atmosférica nomeadamente os ventos alísios, que sopram de Nordeste nesta área do Globo, e pela corrente fria das Canárias que corre para Sudoeste e passa ao largo da Madeira.

Este facto explica as diferenças de temperatura entre as vertentes Sul e Norte, a primeira mais soalheira e com registo de maiores temperaturas, sendo protegida dos ventos alísios, devido à cordilheira central, e mais abrigada da agitação marítima; por sua vez, a segunda é mais exposta aos ventos frescos e húmidos de Norte e Nordeste.

Contudo, os estado do tempo nas estações do Outono e o Inverno são muita vezes condicionados pela posição do Anticiclone dos Açores, cuja localização varia ao longo do ano. Nestas épocas do ano, a sua descida mais a Sul deixa por vezes a Madeira sob a influência dos sistemas frontais associados a centros depressionários da frente polar, sucedendo-se por vezes os temporais de Sudoeste que assolam toda a costa Sul da Madeira e que, apesar de poucos frequentes, atingem por vezes grande intensidade.

Para além dos factores gerais do clima, os factores locais - exposição, orientação das vertentes e altitude - vão determinar a existência de uma grande diversidade de microclimas característicos de alguns lugares da ilha da Madeira, registando-se a existência de regimes que variam entre o húmido, super húmido, árido ou semi-árido.

Nas vertentes da costa Norte, a maior exposição e a maior frequência e intensidade das chuvas contribui para a ocorrência de deslizamentos de terra e desmoronamentos.

1.2 – BREVE RETROSPECTIVA HISTÓRICA

As expedições enviadas em 1419 e 1420, lideradas por João Gonçalves Zarco, Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo, levaram, respectivamente, à descoberta oficial da Ilha da Madeira e Porto Santo, procedendo-se de imediato à sua ocupação permanente. A ameaça de uma ocupação castelhana levou a que, durante o decénio imediatamente procedente (1420-1430), se tivesse concretizado o povoamento das ilhas, introduzindo-se, então, sem grandes alterações, a estrutura social e económica da metrópole. Zarco ficou responsável pelo povoamento¹⁵⁹ e dividiu o Arquipélago em três partes: metade da ilha da Madeira para si, a outra metade para Tristão Vaz Teixeira e Porto Santo para Bartolomeu Perestrelo. Em cada uma das partes, os senhores podiam conceder terras pelo regime de aforamento ou em plena propriedade. Em relação às Ilhas Desertas, o seu povoamento foi tentado, sem grandes resultados, no século XVI.

As ilhas dependeram primeiramente da Coroa mas, em 26 de Setembro de 1433, D. Duarte doou a D. Henrique o senhorio do Arquipélago da Madeira, com todos os direitos e rendas, e à Ordem de Cristo, o espiritual das mesmas ilhas.

Desde o início da colonização que surgiram normas jurídicas para protegerem os interesses dos agricultores visando a irrigação plena da ilha. Esta preocupação estende-se ao reinado de D. José que, por provisão de 5 de Março de 1770, manda *“executar a divisão e repartição das águas, sem atenção alguma ao nascimento que tiveram em terras particulares ou qualquer que fosse o costume em contrário, declarando por abusivas as vendas e aforamentos que se fazem das que se congregam na levada que se refere por se deverem repartir pelos moradores à proporção das terras que cultivam”* (FRUTOSO:1998, p.771-772)

Face aos condicionalismos de ordem geográfica, o povoamento concretizou-se a partir do litoral, daí a fisionomia das primeiras vias terrestres, em geral a circundar a ilha, penetrando no interior desde que os núcleos populacionais aí se pudessem fixar. Porém, a dificuldade de laboração votou determinadas terras ao isolamento, constituindo as embarcações a remos e à vela o único meio de transporte que as

¹⁵⁹ A divisão da ilha da Madeira faz-se com base num traçado diagonal, do extremo Noroeste para o extremo Sueste, ficando Zarco com a parte Sul, tendo como principal povoação o Funchal.

tornava acessíveis e que, por sua vez, tinham como cais um rochedo ou uma praia de calhau.

Quanto à circulação interior, fazia-se normalmente a pé, daí a importância fundamental da navegação de cabotagem que explica, ainda hoje, a localização à beira-mar de quase todos os pequenos centros administrativos.

Além da natural separação entre as lhas do Porto Santo e da Madeira, a primeira dicotomia madeirense estabelece-se entre a cidade (Funchal) e o campo, este, por sua vez, progressivamente mais perto da cidade e mais tocado pela cultura urbana.

Salienta-se ainda a grande divisão resultante da posição do clima e do relevo: a Encosta Norte e a Encosta Sul. *“Esta separação, em que a montanha se reparte para um e outro lado, terá sido menos marcada quando o território se organizava a partir da navegação de cabotagem – então talvez se falasse com mais propriedade de litoral e montanha, na medida em que o mar aproximava as terras ribeirinhas e o verdadeiro mapa funcional da Madeira permitira uma deformação cartográfica, onde o território ocupado se dispunha como na bordadura de um golfo, voltado para o Funchal, localizando-se junto à saída para o Oceano”* (GASPAR: 1993, p. 201).

1.3 – ORGANIZAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

Ainda no tempo do infante D. Henrique (quando uma cultura de cereais e de subsistência dominava a produção), o Funchal teve o seu primeiro foral, entre 1452 e 1454, que o elevou à categoria de vila e de sede de concelho, passando a existir, em 1480, representação dos mesteres na vereação camarária e tendo-se concretizado, em 1491, o funcionamento dos Paços do Concelho e dos Tabeliães.

Nos começos do século XVI, começaram a surgir novos concelhos e, em 1508¹⁶⁰, o Funchal é elevado à categoria de cidade¹⁶¹, como resultado da sua relevante actividade industrial e mercantil, tendo sido organizado administrativamente à

¹⁶⁰ Através de Carta Régia de D. Manuel, de 21 de Agosto.

¹⁶¹ Apelidada pelos italianos de *piccola Lisbonna*, ergeu-se no seguimento do desaparecido aglomerado primitivo de Santa Maria do Calhau. Foi a primeira cidade que se criou nos domínios ultramarinos.

semelhança de Lisboa. Teria então uma população de 5.000 habitantes¹⁶² (superior à de muitas cidades importantes do Continente). A cidade do Funchal nasceu e desenvolveu-se na parte da costa Sul da Madeira, produtora de açúcar nos séculos XV e XVI, e estendendo-se somente do vale de Machico até terras da Fajã da Ovelha.

Posteriormente, em 1514, o Funchal é elevado a sede de bispado e alguns anos mais tarde a arcebispado. O distrito do Funchal é então constituído pelas ilhas que formam o Arquipélago da Madeira.

Em 1586, sob domínio castelhano, ocorre uma reforma administrativa importante com a criação das categorias de “*governador*” e “*capitão-general*”, com superintendência sobre todo o Arquipélago, inclusive sobre os capitães donatários.

No século XVIII, dado o superpovoamento da ilha face aos recursos e às possibilidades do tempo, começou a acentuar-se a corrente migratória para o Brasil. Note-se que o Governo encorajou essa migração, promovendo a fixação da população, mediante a distribuição de terras naquele território. Nesta altura, a vida económica da Madeira passou a depender da exportação do vinho e do tráfego marítimo.

As donatárias foram extintas pelo Marquês de Pombal e é criada uma capitania-geral com capitães nomeados por 3 anos, ao mesmo tempo que são instituídos juizes de fora e é introduzida moeda própria. Ainda durante o século XVIII, no decurso das guerras napoleónicas, a Ilha da Madeira é ocupada duas vezes por tropas ingleses, destacando-se os conflitos entre a população, as autoridades portuguesas e militares ingleses durante a segunda ocupação.

Antes do estabelecimento do governo constitucional, o Arquipélago madeirense era uma província e colónia ultramarina, cuja administração estava subordinada ao Ministério da Marinha. Em 1834, com a criação dos quatro distritos insulares (três dos quais nos Açores), o Arquipélago passou a ter uma administração absolutamente idêntica à dos outros distritos, governando-se pelas mesmas leis que o restante reino. Um ano mais tarde, em 1835, foram criadas as Juntas da Paróquia, denominadas

¹⁶² Por sua vez, a população no Arquipélago rondava os 20.000 habitantes (um décimo dos quais eram escravos).

vulgarmente de “*Juntas da Parreca*” (que por se supor que levariam à criação de novos impostos, provocaram motins em toda a ilha)¹⁶³.

Ainda durante o século XIX, entre 1846 e 1852, evidenciou-se o trabalho do governo do Conselheiro José Silvestre Ribeiro, pela construção e reparação de estradas e edifícios públicos, incluindo a reparação de levadas e edificação de casas de abrigo nas serras, bem como os primeiros trabalhos para a iluminação pública da cidade do Funchal, além de outras intervenções no campo da assistência social, educação, protecção à indústria e promoção do bordado da Madeira.

No início do século XX (1901) foi restabelecida a Junta Geral do Funchal, com a atribuição de autonomia administrativa e sensivelmente uma década depois, em 1913, esta Junta passou a ser composta por procuradores eleitos directamente pelos Conselhos, cabendo a sua gestão a uma comissão executiva de três procuradores.

A República foi proclamada na Madeira sem qualquer tipo de problemas, salientando-se, a partir daqui, a concretização de alguns investimentos como reflexo de preocupações sociais (saúde, educação). A história da ilha continuou a ser reflexo dos acontecimentos políticos da metrópole, na qual se destacava a sucessão de governadores civis.

Em 1928 e, sobretudo, em 1939¹⁶⁴, foi reforçada a autonomia administrativa da Junta Geral, ficando-lhe destinados, entre outros, os serviços relacionados com a assistência social. A Junta Geral era composta por sete procuradores sem representatividade democrática e dirigida por um presidente, nomeado por três anos pelo Governador Civil¹⁶⁵ (dependente do Ministério do Interior), designado por “*Governador do Distrito Autónomo*”. As autoridades administrativas que superintendiam o Arquipélago eram o Governador Civil, em todo o distrito do Funchal, o Presidente da Câmara, que substituiu a entidade de Administrador no concelho, e o Regedor, na freguesia.

¹⁶³ Um pouco antes, tinham-se criado as Juntas Gerais de Província que não se chegaram a reunir e, em 1835, estabeleceram-se também as Juntas Gerais de Distrito que só conseguiram efectivar uma reunião, sendo extintas pelos códigos administrativos de 1895 e 1896.

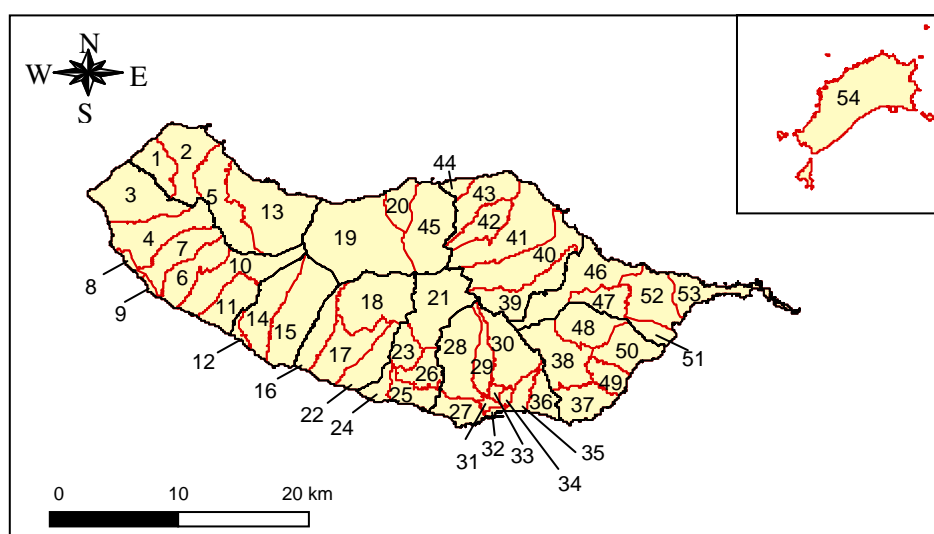
¹⁶⁴ Ampliação do Sistema Autonómico.

¹⁶⁵ O cargo de Governador Civil foi criado em 1934, como substituto, de nomeação oficial, para suprir as funções de autoridade superior do Distrito e o representante oficialmente em quaisquer outras circunstâncias” (PEREIRA, II Volume, pp. 339).

Só em 1976, com a promulgação da Constituição da República, o Arquipélago da Madeira, conjuntamente com os Açores, alcançou a autonomia política, administrativa e financeira, passando então a designar-se por Região Autónoma da Madeira (RAM) e, como tal, possuidora de estatutos político-administrativos e de órgãos de governo próprios¹⁶⁶. Os órgãos de Governo da RAM são a Assembleia Regional¹⁶⁷ e o Governo Regional¹⁶⁸.

Do ponto de vista administrativo, a RAM compreende 11 concelhos e 54 freguesias (Mapa 5)

MAPA 5 – DIVISÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA DA RAM



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA, INF. DA D.R.C.C.G.R.M.

1 – Achadas da Cruz	19 – São Vicente	37 – Caniço
2 – Porto Moniz	20 – Ponta Delgada	38 – Camacha
3 – Ponta do Pargo	21 – Curral das Feiras	39 – São Roque do Faial
4 – Fajã da Ovelha	22 – Campanário	40 – Faial
5 – Ribeira da Janela	23 – Jardim da Serra	41 – Santana
6 – Estreito da Calheta	24 – Quinta Grande	42 – Ilha
7 – Prazeres	25 – Câmara de Lobos	43 – São Jorge
8 – Paul do Mar	26 – Estreito de Câmara de Lobos	44 – Arco de São Jorge
9 – Jardim do Mar	27 – São Martinho	45 – Boa Ventura
10 – Calheta	28 – Santo António	46 – Porto da Cruz
11 – Arco da Calheta	29 – São Roque	47 – Santo António da Serra
12 – Madalena do Mar	30 – Monte	48 – Santo António da Serra
13 – Seixal	31 – Funchal (São Pedro)	49 – Gaula
14 – Canhas	32 – Funchal (Sé)	50 – Santa Cruz
15 – Ponta do Sol	33 – Imaculado Coração de Maria	51 – Água de Pena
16 – Tábua	34 – Funchal (Santa Luzia)	52 – Machico
17 – Ribeira Brava	35 – Funchal (Santa Maria Maior)	53 – Caniçal
18 – Serra de Água	36 – São Gonçalo	54 – Porto Santo

¹⁶⁶ Os órgãos da RAM só podem ser dissolvidos ou suspensos pelo Presidente da República, por prática de actos contrários à Constituição, sendo obrigatória a realização de novas eleições no prazo máximo de 90 dias.

¹⁶⁷ A Assembleia é o órgão parlamentar, composto por 50 deputados.

¹⁶⁸ Governo é o órgão executivo, composto por um presidente e 6 secretários regionais, sendo o seu presidente nomeado pelo Ministro da República, representante da soberania portuguesa na RAM, em consonância com os resultados das eleições para a Assembleia Regional.

1.4 – DEMOGRAFIA E POVOAMENTO

O Arquipélago da Madeira conheceu um máximo de população em 1950 (perto de 270.000 habitantes) e, desde então, a população tem sofrido pequenas oscilações, ainda que seja clara a tendência para uma diminuição moderada (243.988 habitantes em 2001).

A evolução populacional é, de uma forma geral, fortemente influenciada pelo fluxo de emigração, no qual sobressaem as duas primeiras décadas do pós guerra e que, nos anos 80, tendeu para um reequilíbrio. Com efeito, é de realçar uma alteração significativa nos movimentos migratórios. Assim, se durante as décadas de 50 e 60 a Região foi sobretudo repulsiva, destacando-se a saída de população para as Américas e África do Sul¹⁶⁹, na década de 90 evidencia-se um crescimento efectivo positivo, explicado pela *“chegada de população oriunda do Continente ou regressada dos locais de emigração tradicional, sobretudo da Venezuela”*. *“(...) Por outro lado, os contingentes migratórios reduziram-se drasticamente, tendo a emigração temporária assumido um papel cada vez mais relevante”* (DIRECÇÃO REGIONAL DO PLANEAMENTO: 2000, p.5).

Em relação à evolução da população, esta atinge o seu quantitativo máximo em 1950 (266.752 habitantes), sendo de assinalar uma diminuição moderada desde então, registando-se, em 2001, 239.545 habitantes, a que correspondeu um decréscimo de 11,36% entre 1950-2001 (Figura 23). Nas últimas décadas, a evolução da população tem sido muito marcada pelo comportamento dos fluxos migratórios, destacando-se o facto de, até aos anos 70, a região ter sido fortemente repulsiva, tendo originado uma forte corrente migratória que teve como principais destinos a Venezuela, a África do Sul e o Brasil. A partir da década de 70, reduziram-se os fluxos migratórios e aflui à Madeira um número apreciável de naturais da ilha, retornados das ex-colónias e de outros destinos. A tendência para a redução da emigração e o aumento do retorno manteve-se durante os anos 80 e décadas seguintes.

Em relação à Ilha do Porto Santo, destaca-se uma evolução positiva da população no período 1950-1991, com uma taxa de variação de 35,9%, ainda que na década procedente (1991-2001) seja de assinalar um ligeiro decréscimo no efectivo populacional.

¹⁶⁹ De acordo com o DIRECÇÃO REGIONAL DO PLANEAMENTO: 2000, p.4.

O relevo acidentado da Ilha da Madeira (mais de 60% do território tem declives superiores a 25%) é um factor condicionante da ocupação do solo, da implantação da população e das respectivas actividades económicas. A ocupação e o povoamento da Madeira concretizaram-se a partir da costa Sul, datando do século XV a fundação de todas as vilas sedes de concelho. Até aos anos 30 do século XX *“o povoamento era comandado a partir do litoral e as principais localidades eram servidas pela navegação de cabotagem, que utilizava os cais de acostagem ou varadouros (calhaus, calhetas...), e as construções distribuíram-se pelas fajãs, ou subiam os vales, alongando-se nas lombas e achadas”* (GASPAR: 1993, p. 197).

Desde sempre, a vida económica da ilha irradiou da costa Sul. Nos primeiros tempos, a economia desenvolveu-se em função do comércio marítimo, sendo os produtos agrícolas produzidos no campo e comercializados na cidade do Funchal, ponto obrigatório de passagem dos veleiros que utilizavam as rotas atlânticas.

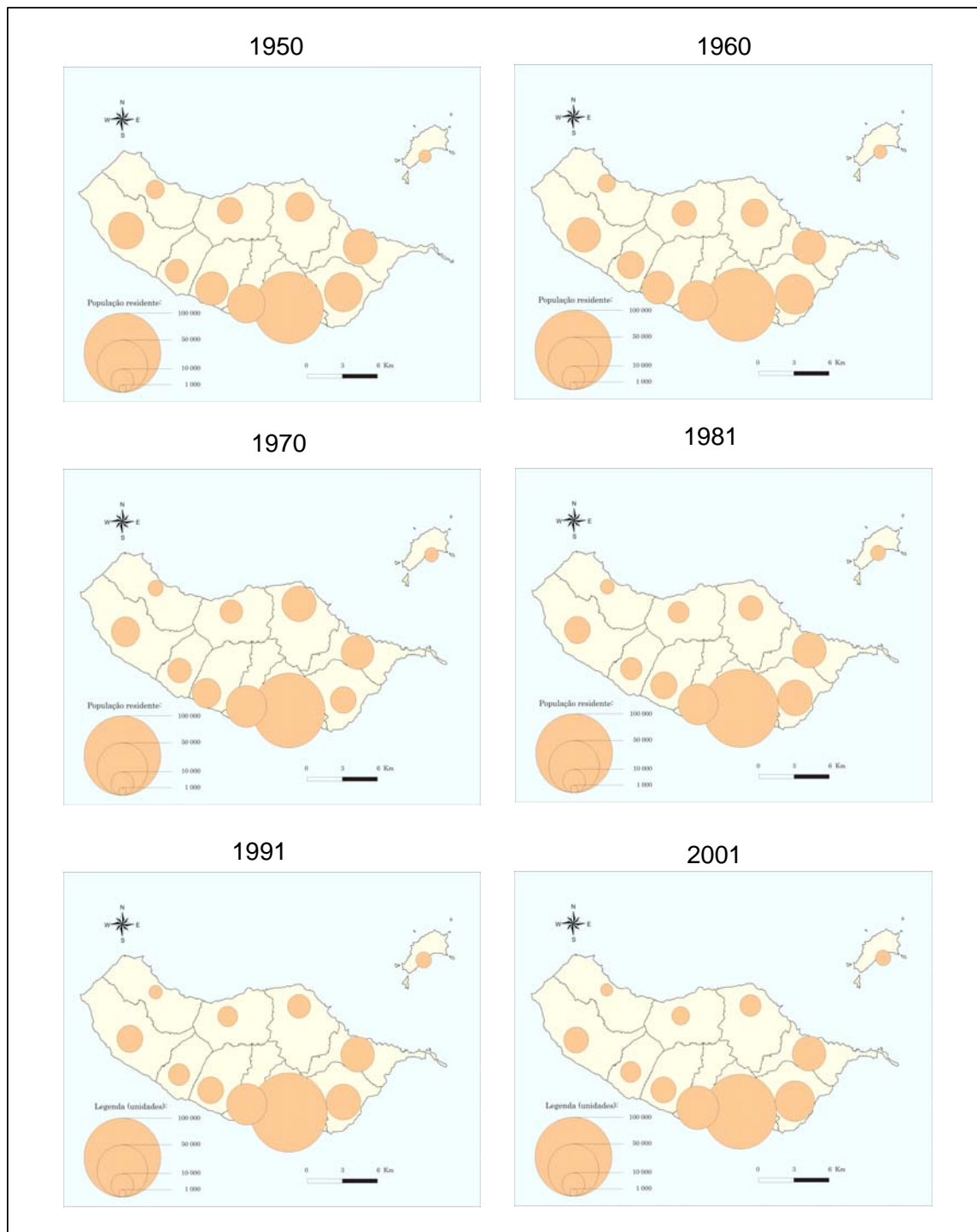
Actualmente, o povoamento é marcado por acentuadas diferenciações regionais, coexistindo um povoamento muito disperso e fragmentado na encosta Norte e uma elevada concentração no litoral Sul, em particular no espaço urbano polarizado pela cidade do Funchal.

No que se refere à distribuição espacial da população na Ilha da Madeira, as últimas décadas ditaram uma alteração significativa dos padrões existentes, com o reforço da macrocefalia do Funchal enquanto principal centro urbano e um acentuado processo de metropolização na sua periferia. De acordo com Suzanne Daveau, *“se a oposição cidade-campo foi, desde muito cedo, marcada na Madeira, a macrocefalia (demográfica e económica) muito acentuada e a sua expansão territorial, é um fenómeno apenas perceptível desde a primeira metade do século XX. A inevitável metropolização da área próxima do Funchal merecia ser compensada e equilibrada pela revitalização de alguns outros pequenos centros, para fornecer aos habitantes as actividades e os serviços que lhes permitissem manter viva toda a cintura humanizada da ilha.”* (DAVEAU: 1998, p.219).

Salienta-se que o Funchal e os concelhos limítrofes a nascente e poente (Santa Cruz e Câmara de Lobos), com uma superfície de 221 Km², registaram, em 2001, 67% da população da RAM, ou seja, 170.066 habitantes. Aí se concentram não só as principais infraestruturas (porto, aeroporto, vias rápidas, centrais termoeléctricas,

amarração de cabos de fibra óptica) como as principais unidades económicas (da indústria, do turismo, dos serviços, dos bancos e companhias de seguros, escritórios das principais empresas e a maioria dos serviços da Administração Pública - Assembleia e Governo regionais).

FIGURA 23 – EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO NOS CONCELHOS DA ILHA DA MADEIRA



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População 1950 – 2001.

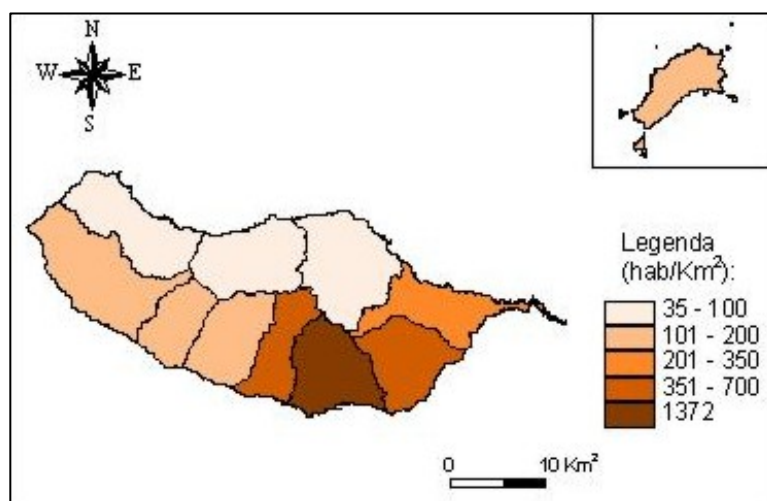
O Funchal destaca-se como a principal aglomeração, situação que tende a acentuar-se face ao intenso processo de urbanização no território que lhe é imediatamente adjacente¹⁷⁰ (Caniço e Câmara de Lobos).

A Ilha da Madeira, enquanto região, à excepção das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, é a mais densamente povoada do país (310 habitantes/km² em 2001). Esta densidade surge particularmente elevada ao ser considerado o facto de aproximadamente ¼ do território da Madeira, acima dos 1000m, ser desabitado, sendo assim notória a concentração de população na cota abaixo dos 200m.

A observação da Mapa 6 permite verificar a existência de diferenças consideráveis entre a costa Norte e a costa Sul desta ilha. Assim, a costa Norte e Oeste apresentam valores mais baixos de densidade populacional que a costa Sul que apresenta os valores mais elevados. Assim, em 2001, destacam-se os concelhos do Funchal, Santa Cruz e Machico, com respectivamente, 1.360, 446 e 317 habitantes/Km².

Em relação a Porto Santo, com uma densidade populacional de 110,8 habitantes/Km², sobressai o aglomerado de Vila Baleira, elevado a cidade em 1999.

MAPA 6 – DENSIDADE POPULACIONAL NOS CONCELHOS DA ILHA DA MADEIRA EM 2001



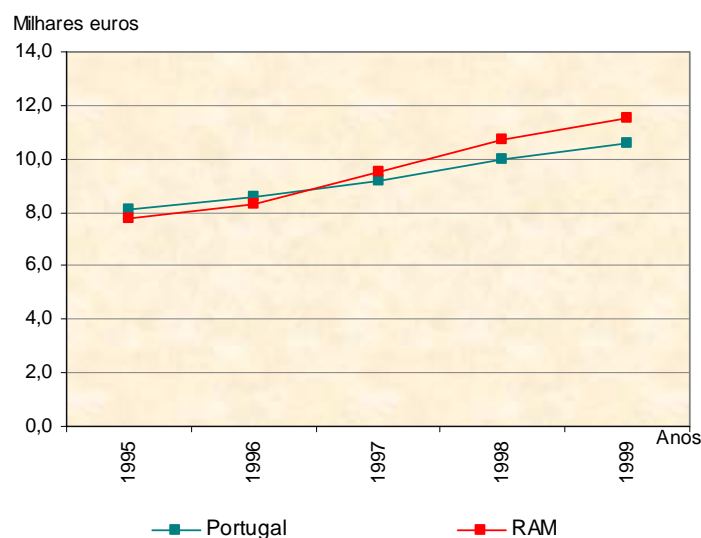
Fonte: INE, Recenseamento Geral da População (2001).

¹⁷⁰ Vulgarmente designado por Área Metropolitana do Funchal.

1.5- ESTRUTURA ECONÓMICA

A economia madeirense é dominada pelo sector terciário. Em comparação com a totalidade do país, salienta-se o facto de, a partir de 1997, o PIB *per capita* na RAM ter ultrapassado a média nacional, o que revela sinais de dinamismo económico nesta região, com consequências positivas para as condições de vida dos seus habitantes, (Gráfico 4)¹⁷¹.

GRÁFICO 4 – PIB PER CAPITA EM PORTUGAL CONTINENTAL E NA RAM (1995-1999)



Fonte: INE, Contas Regionais 1995-1999.

Tendo em consideração o VAB por actividade, sobressaem cinco ramos de actividade económica, com valores próximos dos 14% - actividades imobiliárias, alugueres e serviços às empresas; construção; administração pública; comércio, reparação de veículos e bens de uso pessoal e doméstico; e alojamento e restauração.

O ramo referente às actividades imobiliárias, em termos relativos, perdeu importância no período 1995-2001, enquanto que o VAB gerado pelos sectores da construção e do comércio tiveram uma evolução positiva. A grande importância relativa destas actividades na economia regional resulta, essencialmente, do acentuado grau de abertura ao exterior e do carácter insular da região, que obrigam a um empolamento

¹⁷¹ Refira-se que o crescimento do PIB nos últimos anos tem sido justificado por alguns especialistas pela actividade do Centro de Negócios da Madeira, nomeadamente o Centro de Serviços Financeiros e o Centro de Serviços Internacionais

da actividade comercial e ainda ao desenvolvimento da actividade turística e ao grande dinamismo do sector das obras públicas.

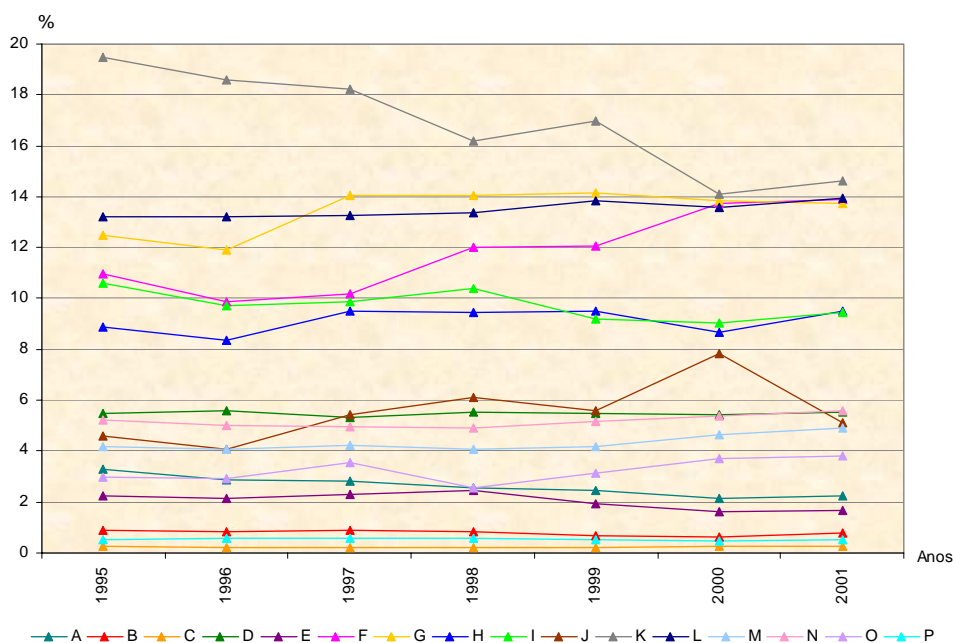
Neste aspecto, releva-se o comportamento das actividades financeiras, com um aumento da importância relativa até 2000, seguido de um ligeiro decréscimo em 2001. Por outro lado, a agricultura, a pesca¹⁷² e a indústria têm uma contribuição pouco significativa no VAB regional, concretamente abaixo dos 2% para as duas primeiras actividades¹⁷³ e a indústria extractiva e de 5,5% para a indústria transformadora (Gráfico 5).

“Por outro lado, sendo a agricultura predominantemente uma actividade subsidiária na economia familiar – praticada em grande medida por mulheres e com uma forte componente de trabalho a tempo parcial, viabiliza, permitindo salários baixos, não só a principal indústria transformadora (bordados), como o turismo: os ramos do comércio, restaurantes e hotéis” (GASPAR: 1993, p. 199).

¹⁷² A pesca é concretizada em três zonas oceanográficas - “A nerítica ou do planalto continental, com profundidades até 300 metros; a bathial ou do alto, até aos 1.000 metros, onde é capturado o peixe-espada, e a abissal ou do altio, de profundidade superior, onde se pesca o peixe-espada preto” (CÉSAR: 1985, pp.193).

¹⁷³ O sector das pescas representou, em 2001, menos de 1% do VAB da região.

GRÁFICO 5 – VALOR ACRESCENTADO BRUTO DA RAM, SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DAS ACTIVIDADES (1995-2001)



Fonte: INE, Contas Regionais 1995-2001.

A – Agricultura, produção animal, caça e silvicultura

B – Pesca

C – Indústrias extractivas

D – Indústrias transformadoras

E – Produção e distribuição de electricidade, gás e água

F – Construção

G – Comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos automóveis, motociclos e bens de uso pessoal e doméstico;

H – Alojamento e restauração

I – Transportes, armazenagem e comunicações

J – Actividades financeiras

K – Actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas

L – Administração pública, defesa e segurança social obrigatória

M – Educação

N – Saúde e acção social

O – Outras actividades de serviços colectivos, sociais e pessoais

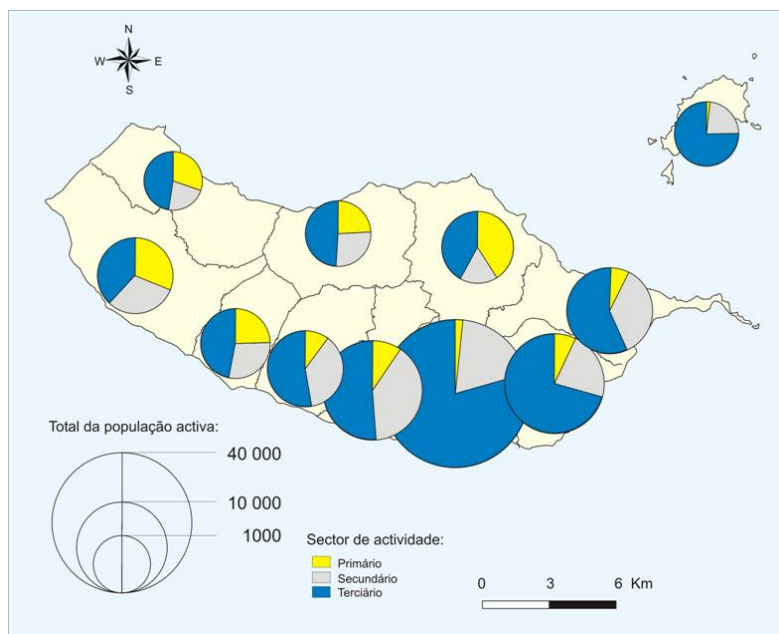
P – Famílias com empregados domésticos

Nota: O Total de cada actividade não contempla o valor correspondente a Serviços de Intermediação Financeira Indirectamente Medidos (SIFIM)

Na análise da população activa por sectores de actividade, o sector terciário predomina mas é nos concelhos de Santa Cruz e, sobretudo, no Funchal que ele atinge uma importância ainda maior. A indústria aparece em segundo lugar, com

excepção de Santana, onde a agricultura tem um peso semelhante às actividades terciárias (Mapa 7).

MAPA 7 – POPULAÇÃO ACTIVA POR SECTORES DE ACTIVIDADE NA RAM, EM 2001



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População (2001).

A agricultura foi, desde o início da ocupação da ilha, mas em especial nos séculos XV e XVI, o sector com mais importância, destacando-se a produção da cana-de-açúcar¹⁷⁴, do trigo¹⁷⁵, da banana¹⁷⁶ e, mais tarde, do vinho que, face à fertilidade do solo e à sua rentabilidade, muito valorizaram a economia da Madeira.

Após o desaparecimento do açúcar, motivado pela maior produtividade deste produto em São Tomé e no Brasil, a vinha torna-se o principal produto agrícola da região¹⁷⁷ e, no século XVII, constitui praticamente a única grande exportação e fonte de riqueza da ilha. No seguimento da importância comercial da Madeira, instaurou-se no Funchal um

¹⁷⁴ Em meados do século XV é assinado um “contrato” entre o Infante D. Henrique e Diogo de Teive para o estabelecimento do primeiro engenho de açúcar, cuja exportação se inicia em 1458, para Inglaterra.

¹⁷⁵ À semelhança da cana-de-açúcar, o trigo foi introduzido na ilha por iniciativa do Infante D. Henrique. Entre 1450 e 1470, a Madeira torna-se um grande centro de produção de cereais, exportando-se para Portugal mais de metade do seu trigo.

¹⁷⁶ Desde a sua introdução na ilha, no século XVI e durante um longo período, a produção limitou-se ao consumo local porque o preço da banana exportada não compensava o desenvolvimento desta cultura. Porém, com o progresso da urbanização da cidade e arredores, os terrenos de cultura de bananeiras têm vindo a diminuir de peso.

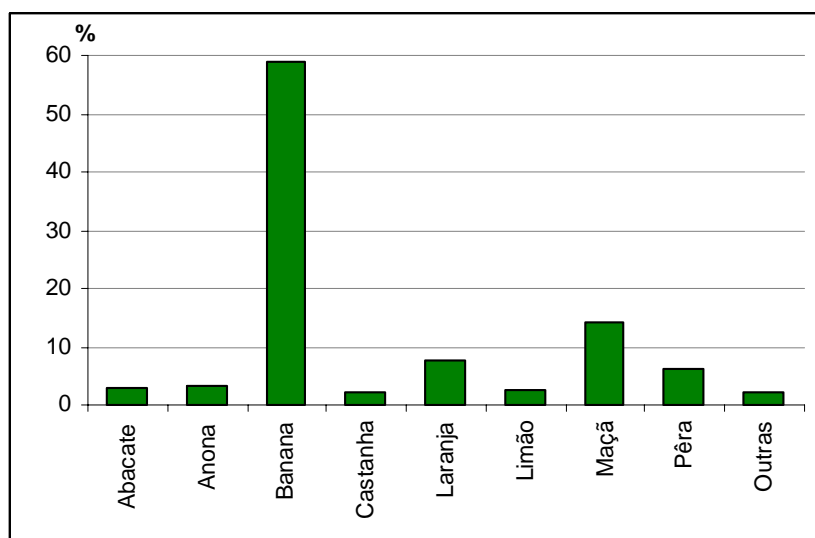
¹⁷⁷ Note-se contudo, que ainda que em fins do século XVI, o Estado retirava da exportação do açúcar sete vezes mais rendimento do que com a produção do vinho.

centro industrial e comercial que exportava os produtos da ilha e que assegurava o abastecimento dos navios de passagem.

Face ao crescimento acentuado da população, a exiguidade da terra levou ao domínio de técnicas que possibilitassem o maior aproveitamento dos solos, independentemente do seu declive, daí o aproveitamento de muito pequenas superfícies cultiváveis, conhecidas como poios e o desenvolvimento de um sistema de irrigação baseado nas levadas¹⁷⁸.

Em termos de produção, sobressai a banana que representa perto de 60% da produção das culturas permanentes da RAM, ou seja, 20.179 toneladas em 2002, seguindo-se a maçã com 14,2% (Gráfico 6).

GRÁFICO 6 – PRODUÇÃO ESTIMADA DAS PRINCIPAIS CULTURAS PERMANENTES NA RAM (2002)



Nota: Em relação à banana o valor diz respeito à quantidade comercializada e não à produção.

Fonte: DIRECÇÃO REGIONAL DE AGRICULTURA.

Ainda no sector primário uma referência para a pesca, ainda que o número de pescadores matriculados na RAM seja pouco significativo, pois atingiu, em 2001, 906 efectivos, dos quais 860 correspondem à Ilha da Madeira¹⁷⁹. Releva-se ainda o facto de que mais de 80% das embarcações do Porto do Funchal tinham 5 ou menos Tonelagem de Arqueação Bruta (TAB)¹⁸⁰.

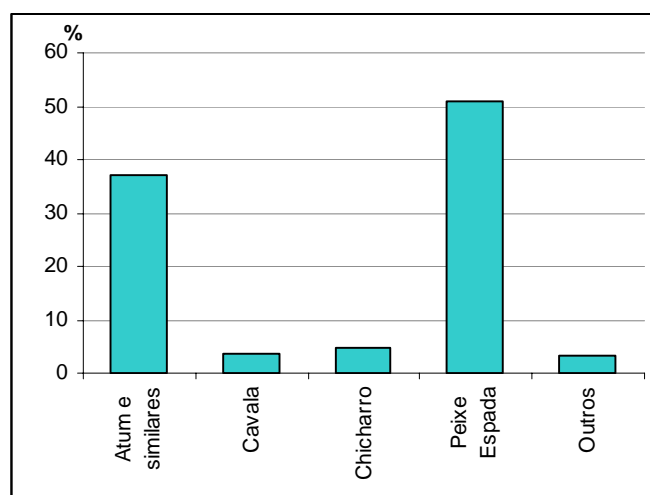
¹⁷⁸ Canais artificiais construídos para assegurar a circulação da água necessária à irrigação dos terrenos agrícolas.

¹⁷⁹ Fonte: Capitania dos portos da RAM.

¹⁸⁰ Idem.

No que diz respeito à pesca descarregada, sobressai o peixe-espada e o atum, com respectivamente com 51% e 37,1% do total, a que corresponderam, em 2002, 3873 e 2819 toneladas (Gráfico 7). Levando em consideração a extensão da Zona Económica Exclusiva (ZEE) da RAM - cerca de 400.000 Km², o sector das pescas tem um significado reduzido no contexto regional, tanto em relação aos efectivos que emprega, como ao pescado capturado.

GRÁFICO 7 – PESCA DESCARREGADA (POR ESPÉCIES) NOS PORTOS DA RAM EM 2002



Fonte: CAPITANIA DOS PORTOS DA RAM.

O sector industrial da região é constituído essencialmente por indústrias transformadoras relacionadas com os bordados¹⁸¹ e obras de vime. Porém, pode ainda ser considerado como indústria tradicional a produção de vinho. Devido à escassez de recursos minerais do sub-solo, e ao elevado grau de dificuldade na exploração dos que existem, a indústria extractiva resume-se à recolha de areias e à exploração de pedreiras.

Note-se que a criação de parques industriais, nomeadamente da Zona Industrial da Cancela e da Zona Franca Industrial, teve por objectivo o apoio ao desenvolvimento do sector e a desconcentração das empresas industriais da zona envolvente ao Funchal.

Analisando as empresas com sede na RAM, por concelho, sobressaem as empresas de comércio, representando perto de 1/3 do total, existindo, porém, algumas

¹⁸¹ Os bordados da Madeira aparecem, pela primeira vez, numa exposição industrial realizada no Funchal em 1850. Note-se que os bordados, as tapeçarias e o artesanato em geral, são actividades fundamentais da economia da RAM, tendo mesmo justificado a criação do Instituto do Bordado, Tapeçarias e Artesanato da Madeira.

diferenças entre concelhos. Assim, as sedes de empresas de construção são particularmente importantes em Machico, Câmara de Lobos, Porto Santo e São Vicente.

Por fim, merecem ainda referência as empresas da indústria extractiva no concelho de Santa Cruz, que representaram, em 2001, 12,7% do total das empresas aí sediadas e as referentes à agricultura, produção animal, caça e silvicultura na Calheta (4,9% em 2001) (Quadro 41).

Em relação ao concelho do Funchal, ¼ das entidades comerciais aí sediadas dizem respeito a actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas (Quadro 41).

QUADRO 41 - EMPRESAS COM SEDE NA RAM (POR CONCELHOS)
SEGUNDO A CAE – REV. 2 (2001)

	A+B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	LaQ
Calheta	4,9	1,2	5,3	-	12,4	33,9	16,1	14,0	0,8	8,1	3,3
Câmara de Lobos	3,4	0,1	6,2	-	30,9	34,3	6,4	10,1	0,6	5,6	2,5
Funchal	0,6	0,1	5,2	0,0	9,5	30,9	9,4	8,5	3,4	25,9	6,4
Machico	3,0	0,2	6,1	0,1	32,0	26,5	12,7	10,9	0,7	4,8	3,1
Ponta do Sol	2,9	0,9	6,7	-	17,8	35,1	10,8	13,9	1,1	4,3	6,5
Porto Moniz	3,5	0,7	2,8	-	8,3	29,9	30,6	16,7	0,7	2,1	4,9
Ribeira Brava	1,4	-	8,7	-	19,8	33,9	12,2	12,3	0,9	6,8	4,2
Santa Cruz	3,1	0,1	12,7	-	14,0	28,8	12,8	15,8	1,3	6,9	4,4
Santana	1,8	0,8	7,6	-	14,5	35,8	16,4	11,9	1,4	5,9	3,9
São Vicente	1,1	0,6	4,5	-	27,0	34,7	16,2	9,1	0,9	4,5	1,4
Porto Santo	2,4	0,7	2,8	-	29,4	22,3	19,7	10,7	1,2	6,6	4,3
RAM	1,5	0,2	6,1	0,0	15,1	30,9	10,7	10,0	2,4	17,7	5,3

A – Agricultura, produção animal, caça e silvicultura

B – Pesca

C – Indústrias extractivas

D – Indústrias transformadoras

E – Produção e distribuição de electricidade, de gás e de água

F – Construção

G – Comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos; bens de uso pessoal e doméstico

H – Alojamento e restauração

I – Transportes, armazenagem e comunicações

J – Actividades financeiras

K – Actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas

L – Administração Pública, defesa e segurança social obrigatória

M – Educação

N – Saúde e acção social

O – Outras actividades de serviços colectivos, sociais e pessoais

P – Famílias com empregados domésticos

Q – Organismos internacionais e outras instituições extra-territoriais

Fonte: INE, Ficheiro de Unidades Estatísticas (FUE).

1.5.1 – O TURISMO

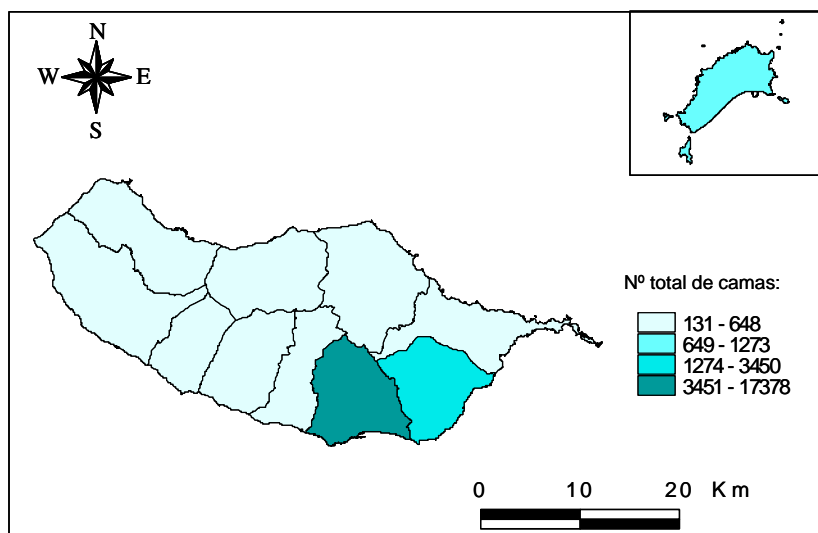
Levando em consideração os condicionalismos físicos, as condições naturais e o contexto histórico, a economia regional assenta de forma notória no sector dos serviços, e em especial na componente do turismo. Esta actividade desempenha actualmente um papel fundamental na economia da ilha, quer directamente, quer através das actividades a ela associadas (nomeadamente a restauração e o comércio a retalho). Em relação ao número de efectivos que emprega, em 2002, cerca de $\frac{3}{4}$ correspondiam ao concelho do Funchal, pouco mais de 1/10 a Santa Cruz e menos de 5% a Porto Santo (Quadro 42).

QUADRO 42 – PESSOAL AO SERVIÇO NO SECTOR DO TURISMO, POR CONCELHO, NA RAM (2002)

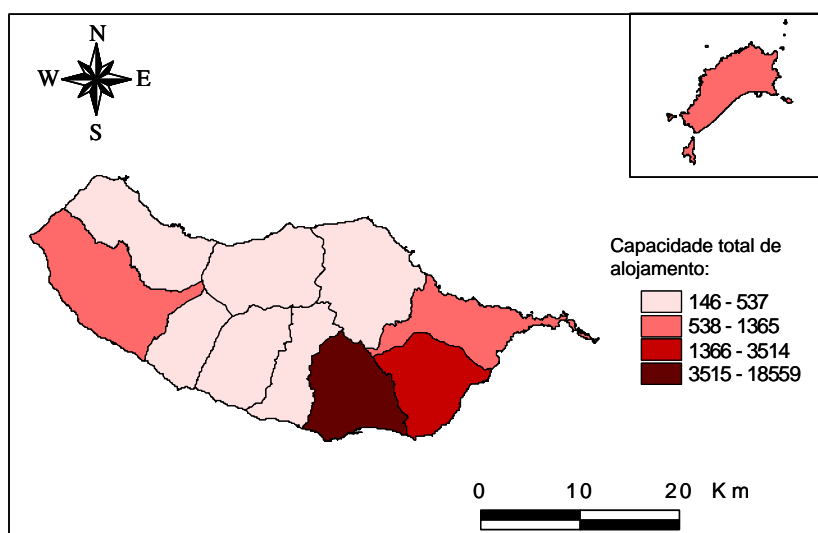
	Pessoal ao Serviço	
	nº	%
Calheta	191	2,6
Câmara de Lobos	-	-
Funchal	5.285	73,3
Machico	150	2,1
Ponta do Sol	-	-
Porto Moniz	62	0,9
Ribeira Brava	76	1,1
Santa Cruz	893	12,4
Santana	125	1,7
São Vicente	105	1,5
Porto Santo	325	4,5
RAM	7.212	100,0

Fonte: INE, Estatísticas do Turismo (2001-2002).

A oferta turística, encontra-se muito concentrada no concelho do Funchal, seguindo-se Santa Cruz e o Porto Santo, que ocupam a terceira posição em relação ao número de camas e à capacidade de alojamento (esta última partilhada com os concelhos de Machico e Calheta (Mapas 8 e 9).

MAPA 8 – NÚMERO DE CAMAS POR CONCELHO NA RAM (2002)

Fonte: INE, Estatísticas do Turismo (2001-2002).

MAPA 9 – CAPACIDADE DE ALOJAMENTO POR CONCELHO NA RAM (2002)

Fonte: INE, Estatísticas do Turismo (2001-2002).

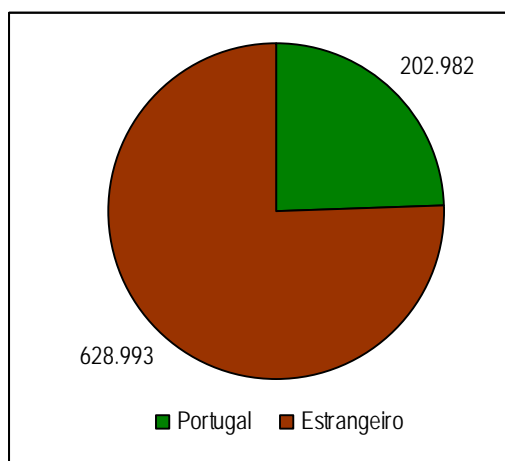
No que diz respeito à procura, três variáveis merecem destaque – taxa de ocupação por tipo e categoria de alojamento, hóspedes entrados e sua estada média, por país de origem e correspondente variação mensal.

Em relação aos turistas, mais especificamente os hóspedes¹⁸², ¼ dos mesmos são de Portugal e os restantes são estrangeiros (Gráfico 8). Na desagregação dos hóspedes

¹⁸² "Indivíduo que efectua pelo menos, uma dormida num estabelecimento hoteleiro" (<http://conceitos.ine.pt>).

estrangeiros por país de origem relevam-se o Reino Unido, a Alemanha e a França, com respectivamente 31,6%, 23,4% e 9,2% em 2001.

GRÁFICO 8 – HÓSPEDES ENTRADOS NA RAM EM 2001



Fonte: INE, Estatísticas do Turismo (2001-2002).

1.5.2 – TRANSPORTES E ACESSIBILIDADES

1.5.2.1 – TRANSPORTES TERRESTRES

Na ilha da Madeira, o declive do terreno, as irregularidades orográficas e a natureza geológica dos solos da ilha dificultaram a construção de uma rede de estradas que assegurasse a ligação entre as diferentes povoações, que, separadas por montanhas, desfiladeiros e ribeiras viveram, durante séculos, num grande isolamento.

Ainda nas primeiras décadas do século XX, a maior parte das vias eram calminhos de pé posto e as que eram designadas de Estradas Nacionais não passavam de estreitas veredas contornando o relevo, possuindo uma grande inclinação, péssimo piso (nalguns casos eram empedradas) e um traçado sinuoso e tortuoso, pelo que apenas permitiam o trânsito a pé, a cavalo ou em rede¹⁸³, sendo raras as acessíveis a outro meio de transporte (PEREIRA:1989).

Os tempos de percurso, quase proibitivos para quem não os podia fazer a pé, foram, durante séculos, um factor condicionante da mobilidade da população e do desenvolvimento das povoações localizadas mais no interior e, consequentemente, de menor acessibilidade.

¹⁸³ A rede destinava-se ao transporte de passageiros e era carregada por três homens.

O transporte de pessoas e mercadorias era fortemente condicionado pela predominância de encostas escarpadas e declives abruptos, sendo os caminhos bastante íngremes e quase inacessíveis, devido à própria constituição do solo, permitindo, em muitos casos, somente o transporte em cavalos ou por arrasto, embora fossem usados os carros de bois nos lugares menos abruptos, como a cidade do Funchal.

Em 1815, com base num plano proposto ao Rei pela Junta de Agricultura do Arquipélago, iniciou-se a construção de uma estrada litoral ao longo da ilha com ramificações de Norte a Sul, tendo em vista o desenvolvimento da agricultura e a facilitação do comércio interno da ilha. Contudo, é na segunda metade do século XIX que se começam a verificar intervenções mais estruturadas tendo em vista o desenvolvimento da rede viária, assistindo-se desde aí à beneficiação e à conclusão de ligações entre as diferentes povoações. Contudo, só a partir de 1901, ano em que foi concedida a autonomia administrativa ao Distrito do Funchal, se construíram novas estradas (PEREIRA:1989, Vol.II, p.15).

Até 1821, as vias de comunicação eram da responsabilidade dos Capitães-Generais, responsabilidade que passou depois para a Inspeção de Agricultura e Estradas.

Só a partir da Monarquia Constitucional e, em particular, com a Regeneração se observa um interesse por uma rede viária, meios e infraestruturas de transporte que facilitem as comunicações internas e externas.

Em 1848 surgem as primeiras estradas e pontes modernas. No entanto, apenas em 1901, aquando da autonomia administrativa do distrito, a rede viária insular passou a ser estudada com mais pormenor e rigor.

Em 1891 foi aprovado o projecto para a construção do elevador do Caminho-de-Ferro do Monte, ligando o centro do Funchal a esta localidade, o qual se manteve em funcionamento desde 1893 até 1943.

O Visconde da Ribeira Brava, quando presidente da Junta Agrícola, teve uma visão mais ampla e mandou elaborar, de acordo com a Junta Geral, “*um grandioso plano de estradas com o fim de criar a indústria de turismo na ilha.*” (PEREIRA:1989, Vol. II, p.15). Os primeiros trabalhos desenvolveram-se activamente entre 1913 e 1918 e

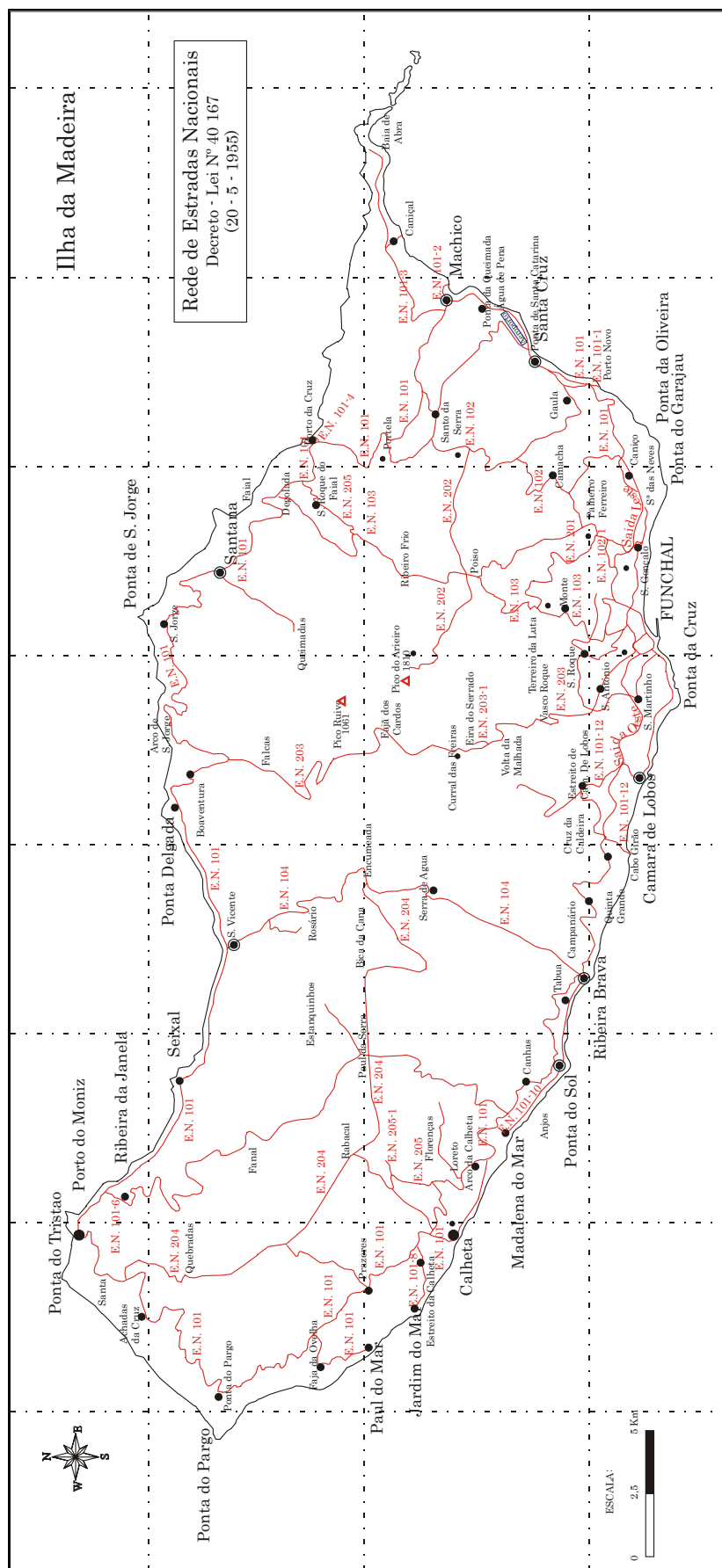
constantes terraplanagens das estradas nacionais ligaram entre si as principais aglomerações da costa Sul e estabeleceram uma importante ligação à Costa Norte. Neste tempo iniciou-se a construção de uma estrada que estabelecia a ligação ao longo de toda linha de costa e que ficaria definitivamente concluída em 1953.

A Rede continuou a completar-se com a melhoria das estradas existentes e a construção de novas estradas, envolvendo alguns projectos arrojados para a tecnologia disponível na época e tornando mais acessíveis não só as povoações do interior como os principais lugares de interesse turístico.

A introdução do automóvel foi particularmente difícil devido à existência de “*vias de trânsito estreitas e tortuosas*”¹⁸⁴. A construção de uma rede de estradas, adaptada e acessível ao automóvel, ocorreu entre as décadas de 30 e 50 do século XX, retomando em grande parte o traçado dos antigos caminhos. O desenvolvimento da rede viária, que incluiu também a construção de outros caminhos municipais ou vicinais, veio facilitar a ligação entre o Funchal e as restantes povoações, facilitando o transporte de produtos locais para o abastecimento de mercados e as exportações e, simultaneamente, o desenvolvimento turístico dos lugares até aí menos acessíveis.

¹⁸⁴ Diário de Notícias – Os Automóveis – Domingo, 8 de Dezembro de 1907, Ano 23, n.º 9625.

MAPA 10 – REDE VIÁRIA DA ILHA DA MADEIRA



Rede de Estradas Nacionais
Decreto - Lei Nº 40 167
(20 - 5 - 1955)

Fonte: SECRETARIA REGIONAL DO EQUIPAMENTO SOCIAL E TRANSPORTES Direcção Regional das Estradas (s.d)

Em termos de infraestruturas viárias, a estratégia de desenvolvimento prosseguida pela administração regional nos últimos anos, como resposta às mutações ocorridas, assenta essencialmente no complemento de uma rede que, ao nível regional, assegure a acessibilidade adequada a todo o território.

Actualmente, a ilha da Madeira é servida por uma rede rodoviária relativamente densa e que se concentra na faixa litoral Sul e, muito particularmente, no concelho do Funchal e envolventes.

De uma forma geral, a rede viária apresenta boas condições de operacionalidade, já que possibilita, em termos funcionais, a acessibilidade à maioria dos aglomerados ou pontos de interesse da ilha em segurança e comodidade. Situação que tem vindo a possibilitar a redução das disparidades entre a cidade do Funchal e as áreas rurais, ainda que constitua um forte impulsionador da suburbanização.

Nas últimas décadas, com a comparticipação dos Fundos da União Europeia, tem-se assistido a um significativo desenvolvimento de toda a rede rodoviária. Os principais investimentos neste âmbito direccionaram-se para a construção de vias rápidas (implicando a construção de grandes obras-de-arte) e respectiva articulação com a rede envolvente, de forma a facultar a acessibilidade a áreas interiores e isoladas e a descongestionar algumas das vias mais frequentadas. As novas estradas têm contribuído para uma homogeneização dos níveis de acessibilidade intra-regional e o incremento da mobilidade das populações, através da redução significativa dos tempos de percurso, da melhoria das condições de segurança e de comodidade nas deslocações e da fluidez dos fluxos. A conclusão dos eixos viários estruturantes previstos e planeados contribuirá, de uma forma geral, para um funcionamento mais equilibrado do território e para o desenvolvimento da rede urbana.

1.5.2.1 – PORTOS E TRANSPORTES MARÍTIMOS

Numa região insular arquipelágica, periférica e de orografia acentuada como o Arquipélago da Madeira, os transportes e as comunicações assumem grande importância. Na RAM o transporte marítimo tem uma dupla valência – possibilita uma melhoria da acessibilidade e conectividade inter-ilhas¹⁸⁵, assegurando a mobilidade

¹⁸⁵ Nomeadamente entre as ilhas da Madeira e o Porto Santo.

das pessoas e das mercadorias e, simultaneamente, constitui a principal forma de movimentação de mercadorias desde o exterior para a região e vice-versa¹⁸⁶.

Face às dificuldades dos transportes terrestres, os transportes marítimos constituíram, durante séculos, o principal meio de ligação entre as diferentes povoações do litoral e entre estas e a cidade do Funchal. Como referia Loureiro em 1910, *“O mar é, pois, a estrada mais praticável, que se desenvolve por todo o perímetro (...)”* disponibilizando uma *“(...) fácil e pronta comunicação dos diversos pontos da costa entre si e com a capital do distrito, quer para o comércio interno, quer para o externo”* (LOUREIRO: 1910, p.116).

FIGURA 24 – DESCARGA DE LENHA VINDA DAS OUTRAS POVOAÇÕES COSTEIRAS PARA AS PADARIAS DA CIDADE DO FUNCHAL NOS PRINCÍPIOS DO SÉCULO XX



Fonte: KOEBEL (1909)

No início, o transporte costeiro de pessoas e mercadorias era realizado por embarcações a remos e à vela mas este modo de transporte viria a ser alvo de alterações graduais desde o seu aparecimento até aos meados do século XX. De acordo com Iolanda Silva, em finais do século XIX e princípios do século XX intensifica-se a utilização dos barcos a vapor, tendo os característicos barcos a remos decrescido em número e importância. (SUMARES e SILVA, 1983)

¹⁸⁶ NA RAM, actualmente, o transporte marítimo de passageiros tem pouco significado (excepto no que se refere ao tráfego de navios de cruzeiro e às deslocação inter- ilhas). O transporte de mercadorias tem vindo a crescer de forma acentuada, sendo de referir o grande peso das importações face às exportações.

As ligações marítimas passaram a ser asseguradas através de carreiras regulares realizadas por pequenas embarcações a vapor (denominados geralmente por vapores), que estabeleciam a ligação entre as diferentes povoações localizadas ao longo de toda a linha de costa da ilha. Apesar das vantagens evidentes, pois a cabotagem era quase a única forma de ligação entre estas povoações e entre elas e o Funchal, a quase total inexistência de infraestruturas marítimas e de equipamentos de apoio dificultava os embarques/desembarques de mercadorias e passageiros, colocando muitas vezes em risco os passageiros, os tripulantes e as embarcações provocando, por vezes, danos ou perdas nas mercadorias.

Com o desenvolvimento da navegação costeira, foram surgindo em torno da ilha novos portos e os existentes foram melhorados.

Em relação aos transportes marítimos, existem três importantes infraestruturas portuárias, fundamentais na economia regional – o Porto do Funchal, o Porto do Caniçal e o Porto de Porto Santo.

O Porto do Funchal constitui, por um lado, o pólo monopolizador de mercadorias transportadas para/ou do exterior e, por outro, é um importante porto de cruzeiro.

Face à constatação de um estado de saturação do Porto do Funchal, em parte motivada pela multiplicidade de actividades aí exercidas (movimentação de carga geral e de mercadorias paletizadas, recreio e turismo, apoio à actividade piscatória, recepção de cereais), o Governo Regional da Madeira procedeu à construção de um terminal de mercadorias na Zona Franca do Caniçal¹⁸⁷, o qual, depois de ter sido alvo de um projecto de ampliação, deverá tornar-se a curto prazo no principal porto comercial da região.

O Porto de Porto Santo serve essencialmente o tráfego inter-ilhas de passageiros e mercadorias, possuindo ainda instalações de apoio à pesca e à náutica de recreio. Este porto regista ainda algum movimento de navios e passageiros de cruzeiro, o qual, apesar de pouco significativo quando comparado com o tráfego verificado no Funchal, não deixa de ser importante à escala da ilha.

¹⁸⁷ O qual constitui uma infraestrutura indispensável para a movimentação de mercadorias naquele importante pólo de desenvolvimento industrial.

Ainda que se tenha vindo a assistir ao desaparecimento progressivo dos pequenos portos nas últimas décadas, existem disseminados pela costa da ilha outros portos, de pequena dimensão, na sua maioria sem disporem de equipamentos e condições de acostagem necessárias para desempenharem a sua função de forma adequada. Paralelamente, nos últimos anos tem-se vindo a assistir à construção e/ou à transformação de alguns deles em infraestruturas de apoio à náutica de recreio (portos de recreio e marinas).

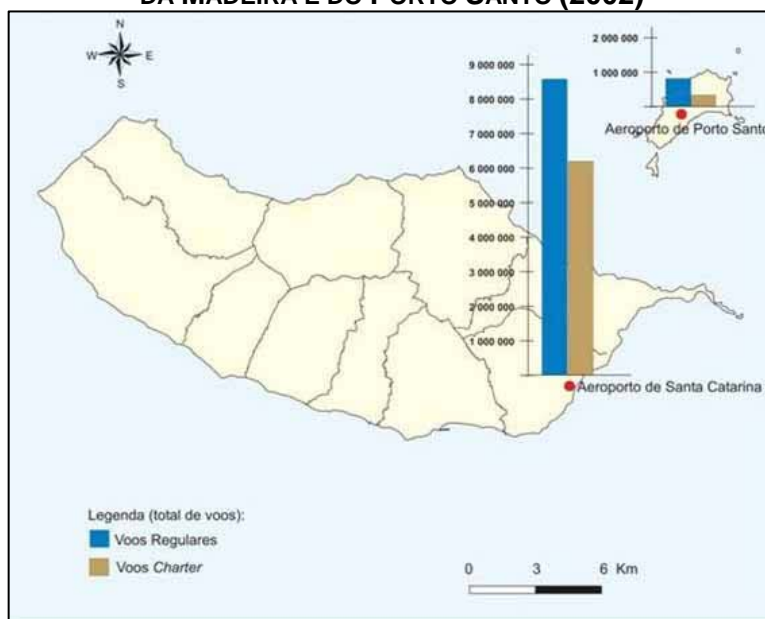
1.5.2.3 – AEROPORTOS E TRANSPORTES AÉREOS

O transporte aéreo reveste-se de uma importância fundamental nas ligações da Região Autónoma da Madeira com o exterior, existindo actualmente dois aeroportos – Santa Catarina (Madeira)¹⁸⁸ e o de Porto Santo. Este modo de transporte, ao contrário do marítimo, serve fundamentalmente o transporte de passageiros, enquanto o transporte de carga, por via aérea, é ainda insignificante, devido às tarifas elevadas e à reduzida capacidade oferecida.

À semelhança do que se verifica nas ligações nacionais, as ligações aéreas intraregionais, entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo, são asseguradas através de voos diários regulares. Os passageiros movimentados entre estas duas ilhas tem registado um aumento muito significativo, apresentando uma concentração muito forte nos meses de Verão. As ligações internacionais estão associadas, em grande parte, à actividade turística, o que justifica a importância dos voos *charter* com origem nos principais mercados turísticos (Mapa 11).

¹⁸⁸ Construído em 1964 no concelho de Santa Cruz.

MAPA 11 - MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS DA MADEIRA E DO PORTO SANTO (2002)



Fonte: INE, Estatísticas dos Transportes (2002).

1.6 – ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

A Madeira tem-se confrontado com dificuldades significativas ao nível financeiro, tendo em conta as limitações da criação de meios financeiros próprios, daí a sua preocupação em aproveitar os apoios comunitários que a Região tem recebido, através dos Fundos Estruturais e do Banco Europeu de Investimento (BEI).

Os investimentos estruturantes recentes – melhoria do aeroporto, Zona Franca Industrial e zonas de localização de actividades fora do Funchal - estão a fomentar o alargamento da dinâmica territorial para a zona leste, ao mesmo tempo que se tentam criar novos pólos de desenvolvimento por toda a ilha, através da constituição de Sociedades de Desenvolvimento Regional.

- **PDR 1994-1999**

De acordo com o PDR, o insuficiente nível de infraestrutuação da Região no âmbito das infraestruturas de base e tecnológicas constituía um dos factores condicionantes da competitividade regional.

Este documento preconizava uma melhoria da acessibilidade externa como uma condição essencial para a inserção internacional da Madeira, com vista ao aproveitamento das suas potencialidades de desenvolvimento. Neste âmbito, era

defendida a resolução de estrangulamentos ao nível de infraestruturas aeroportuárias que assumiam carácter prioritário para a RAM - “*Operação Integrada de Desenvolvimento da RAM*”.

- a) Definição de eixos rodoviários prioritários, estruturantes do território, nomeadamente para assegurar boas acessibilidades e ligações rápidas no sentido Leste-Oeste e Norte-Sul;
- b) Estabelecimento de uma política de especialização portuária para a região, integrando e articulando os investimentos previstos dos vários portos e contribuindo também para descongestionar a área marginal do Funchal do tráfego de mercadorias;
- c) Valorização, na perspectiva do transporte aéreo internacional, da posição geográfica da Madeira, não só para o transporte de passageiros turistas, mas para albergar, em regime espacial, actividades industriais de aperfeiçoamento activo, montagem, embalagem, adequadas ao perfil de uma mão-de-obra com grande tradição de trabalho manual (bordados, vimes).

- **Plano de Regional de Ordenamento do Território – PROTRAM – 1991**

- a) Criação de uma base industrial de exportação, transformando matérias-primas locais ou importadas – Zona Franca Industrial do Caniçal;
- b) Desenvolvimento de Serviços Internacionais. Com este objectivo foi criado o Centro Financeiro Offshore da Madeira e o Centro Internacional de Registo de Navios;
- c) Os serviços ligados à navegação e à manipulação de mercadorias tem boas potencialidades de desenvolvimento, beneficiando da localização estratégica da ilha e do quadro institucional da Zona Franca.

- **Plano de Ordenamento Turístico - POT da RAM - 2001**

Eixos Estratégicos de Desenvolvimento

- Consolidar o produto dominante

- Alojamento resort
- Oferta complementar – Funchal como grande centro urbano-turístico
- Desconcentrar territorialmente a oferta, nomeadamente para as Costas Este e Oeste e reposicionar o interior da ilha e a Costa Norte na oferta turística e de lazer
- Excursões/passeios

- *Consolidar os produtos turísticos emergentes – melhorar a exploração dos recursos turísticos para a formatação de novos produtos*

- Segmentação turística através da consolidação de produtos turísticos emergentes
- Diversificar a oferta regional, tanto em relação à criação de novos produtos turísticos, como em termos de diversificação da oferta complementar

- *Oferta complementar – formatar em rede e diversificar e requalificar a oferta*

- Restauração
- Oferta cultural

Projectos Estruturantes para a RAM

- *Sistema Portuário/Logístico da Madeira*

- Reordenamento do Porto do Funchal para actividades de cruzeiros, náutica de recreio e actividades marítimo-turísticas;
- Transferência do porto comercial, nomeadamente do tráfego comercial de mercadorias para o Porto do Caniçal;
- Transferência para o Porto do Caniçal da Pesca do Alto, com a instalação de lota e demais equipamentos e infra-estruturas necessárias;
- Reordenamento do Porto de Pesca de Câmara de Lobos, com a instalação de uma Lota e Equipamento de Frio;
- Reordenamento da infra-estrutura viária do Caniçal com ligação directa à via rápida do aeroporto;
- Reordenamento das áreas de Logística na proximidade do Funchal

- *Aproveitamento Turístico do Porto do Funchal;*

- *Centro Rodoviário/Central de Gestão de Tráfego;*

- *Pavilhão Multi-Usos;*

- *Centro Náutico de Machico;*

- *Parque de Actividades Culturais e de Lazer – “Parque do Atlântico”;*

- *Valorização dos Espaços Naturais e das Áreas Protegidas;*

- *Porto Santo.*

- **Plano de Desenvolvimento Económico e Social - PDESRAM 2000-2006**

- *Reforçar a competitividade e o posicionamento geoestratégico da economia madeirense e Promover o emprego e a empregabilidade do potencial humano*

- Fortalecer e promover a eficiência da base empresarial e produtiva

- Melhorar as acessibilidades externas e promover uma utilização eficiente das capacidades existentes
- Promover o desenvolvimento da Sociedade de Informação
- Reforçar a valorização dos recursos humanos e a capacidade de inovação
- *Assegurar a melhoria da qualidade de vida e preservar os valores ambientais*
 - Promover a coesão interna (social e territorial) e a melhoria da qualidade de vida
 - Preservar e valorizar o ambiente e o património natural, urbano e cultural
 - Promover a melhoria da qualidade dos serviços da Administração Pública
- **Programa Operacional Plurifundos¹⁸⁹ da RAM 2000-2006**

Eixos Prioritários

- *Desenvolvimento de uma Plataforma de Excelência Euro-Atlântica*
 - Valorização do Potencial Turístico, Cultural e do Lazer
 - Estímulo à Inovação e Sociedade da Informação
 - Melhoria das Acessibilidades Exteriores
 - Protecção e Valorização do Ambiente e Ordenamento do Território
 - Competências Humanas e Equidade Social
- *Consolidação da Base Económica e Social da Região*
 - Agricultura e Desenvolvimento Rural
 - Pescas e Aquicultura
 - Competitividade e Eficiência Económica
 - Melhoria das Acessibilidades Internas
 - Coesão e Valorização Social
 - Intervenção Integrada do Porto Santo
- **Plano de Desenvolvimento Rural - PDR da RAM 2000-2006**

Objectivos

- Preservar a paisagem natural humanizada
- Valorizar as características tradicionais de gestão e manutenção das explorações agrícolas
- Contribuir para a correcção gradual das pressões sobre os recursos naturais (terra, água e paisagem)

¹⁸⁹ É um Programa Operacional Integrado de iniciativa regional, apoiado pelos quatro Fundos Estruturais (FEDER, FSE, FEOGA-O e IFOP) que abrange todo o território da RAM.

- Melhorar as condições de formação do rendimento dos produtores e famílias que sustentam as explorações agrícolas
- Renovar o tecido empresarial agrícola através do rejuvenescimento dos chefes de exploração

1.6.1 – O CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DA MADEIRA

O Centro Internacional de Negócios da Madeira nasceu da tomada de consciência da necessidade de diversificar a base económica da Madeira. Em 1974 a Associação Comercial do Funchal (ACF) passou a Associação Comercial e Industrial do Funchal (ACIF), num sinal claro da importância que a indústria deveria assumir na economia.

Neste contexto, um grupo de dirigentes da ACF¹⁹⁰ começou a estudar e definir uma estratégia de desenvolvimento da Madeira, através da definição de iniciativas para dinamizar a economia regional, já que havia a consciência que a abertura ao exterior provocaria uma maior exposição e a quebra do proteccionismo, podendo colocar em causa a economia da Madeira.

Nesta data colocavam-se duas hipóteses: a aposta no monoproduto do Turismo que se revelava perigoso porque acarretaria uma grande vulnerabilidade ou, em alternativa, era defendida a implementação de uma Zona Franca de Consumo, à semelhança do que se verificava no Arquipélago das Canárias. Mais tarde, os membros deste grupo de trabalho perceberam que esta segunda hipótese nunca poderia ser uma alternativa ao turismo mas, quando muito, ajudaria a alimentar esta actividade.

Surge então o primeiro documento com uma estratégia de desenvolvimento perfeitamente estruturada, defendendo um Regime de Franquia Aduaneira, o qual mereceu o apoio do então Presidente Eng^o Rui Vieira.

¹⁹⁰ Integravam o grupo o Eng.^o Humberto Ornelas, o Eng.^o Klute de Andrade e o Dr. Francisco Costa.

Entendiam que as pequenas economias insulares deviam ser reconhecidas e tratadas como uma classe à parte e, ainda em 1974, é aberto um concurso público para acessoria externa¹⁹¹.

Os estudos decorreram entre 1974 e 1976 e o resultado final defendia a necessidade de diversificação da estrutura produtiva de bens e serviços, evitando assim o monoproduto. O Documento final apresentava uma estratégia de desenvolvimento assente em 4 vectores:

- Criação de uma Zona Franca Industrial;
- Criação de uma Zona Franca de Serviços;
- Criação de uma Zona Franca de Serviços Financeiros;
- Desenvolvimento de um Centro de Transshipment.

Depois de um trabalho conjunto com as autoridades políticas, que aceitaram a estratégia de desenvolvimento, em 1980 é finalmente aprovada pelo Governo Regional a instituição do Centro Internacional de Negócios da Madeira (CINM), o qual deveria constituir uma alternativa ao turismo e às exportações tradicionais, contribuindo para o desenvolvimento e a diversificação da estrutura económica da Região Autónoma da Madeira.

Entre as principais causas para a sua criação¹⁹², relevam-se:

- Necessidade de desenvolver uma Região duramente penalizada pela insularidade e pela periferidade, procurando elevar o nível de vida da sua população para padrões europeus;
- Necessidade de fazer com que a economia regional não dependesse em demasia dos poucos sectores económicos que dominavam a Região (turismo, cultura da banana e da vinha);
- Desejo de conceder às empresas regionais a possibilidade de maior liberdade na prossecução das suas actividades, conferindo-lhes um ambiente favorável à sua expansão;

¹⁹¹ Apresentaram-se a este concurso 3 empresas ou consórcios com experiência em consultoria na área do desenvolvimento Regional – de nacionalidades Alemã, Inglesa e Norte Americana - tendo sido vencedora esta última.

¹⁹² A aprovação do Centro Internacional de Negócios da Madeira só foi possível através de um acordo com o governo da república, liderado pelo primeiro-ministro Sá Carneiro, numa época em que se previam alterações profundas na economia com o apoio dos fundos estruturais que permitiriam o financiamento pesado da economia.

- Vontade de maximizar os factores propícios ao investimento existentes na Região, designadamente a estabilidade político-social e a oferta de infraestruturas de qualidade.

A decisão política de introduzir o Centro Internacional de Negócios da Madeira foi tomada em 1980 (Decreto-Lei nº500/80, de 20 de Outubro), mas a sua estrutura legal e operacional apenas seria criada em 1984. Até 1987 dá-se a principal fase de produção legislativa. Posteriormente, verificou-se, ainda, a necessidade de adaptar a regulação destas novas actividades ao enquadramento decorrente da adesão à Comunidade Económica Europeia. Apenas em 1989 foi estabelecido o 4ª vector do sistema – o Centro de Serviços Financeiros.

O regime foi já tratado no quadro comunitário aquando do processo de adesão, sendo considerado, à data, como ajudas de Estados. No momento da adesão havia a possibilidade de as ilhas aderirem com regimes diferentes da Política Aduaneira Comum e em meados de 1984/85 tomaram-se as opções na Madeira em relação a esta matéria: seria criada uma Zona Franca de Natureza Empresarial, de produção de bens e serviços (ao contrário das ilhas Canárias que, dispondo de uma regime franco aduaneiro, optaram pela exclusão aduaneira aquando da adesão à CEE).

Mais tarde, nos anos 90, o governo das Canárias, depois de alguma discussão interna, aprovou a entrada no espaço aduaneiro e europeu, transformando-a numa Zona Económica Controlada (ZEC) com apenas 3 sectores:

- Zona Industrial;
- Registo Internacional de Navios;
- Zona de Serviços.

1.6.2 - A LOCALIZAÇÃO DA ZONA FRANCA DA MADEIRA

De acordo com o conceito e a legislação que rege as zonas francas, a Zona Franca Internacional da Madeira deveria ficar numa zona limitada e perfeitamente demarcada. A escolha do Governo Regional da Madeira recaiu sobre o Caniçal na Ponta Este da ilha. Os principais factores que justificaram esta localização foram:

- Zona atrasada economicamente;
- Inexistência de actividades turísticas

- Proximidade ao Aeroporto;
- Facilidade de construir um terminal marítimo;
- Facilidade na criação dos terraplenos necessários para a instalação de fábricas facilitada pelas condições orográficas e geológicas do local;
- Local isolado e perfeitamente separado do resto da ilha – na ponta mais a Este da ilha (Ponta de S. Lourenço) e separada pelo morro de Machico.

A 8 de Abril de 1987, foi celebrado o contrato de concessão da Zona Franca da Madeira entre o Governo Regional e a Sociedade de Desenvolvimento da Madeira, SA (SDM)¹⁹³, que recebeu o direito exclusivo de implantação e exploração da Zona Franca da Madeira, incluindo: a construção e a manutenção das infraestruturas; a administração dos terrenos e infraestruturas, com vista a assegurar o seu eficaz funcionamento; e o licenciamento de actividades industriais, comerciais, de armazenagem e de serviços¹⁹⁴.

A actividade do CINM engloba as seguintes vertentes:

- Zona Franca Industrial - está orientada para as actividades industriais que envolvem o transporte ou a transformação de mercadorias. A zona franca industrial, situada no Porto do Caniçal, abrange cerca de 138 hectares, obedecendo a três fases de desenvolvimento;
- Registo Internacional de Navios (MAR) – estes serviços encontram-se integrados na Conservatória do Registo Comercial privativa da Zona Franca da Madeira e estão na dependência do Ministério da Justiça, totalizando 262 registos em 2001;
- Centro de Serviços Financeiros - a Madeira permite a criação de instituições financeiras, nomeadamente bancos e companhias de seguros,

¹⁹³ Sociedade Anónima com capitais maioritariamente privados e participada pela RAM em 25%.

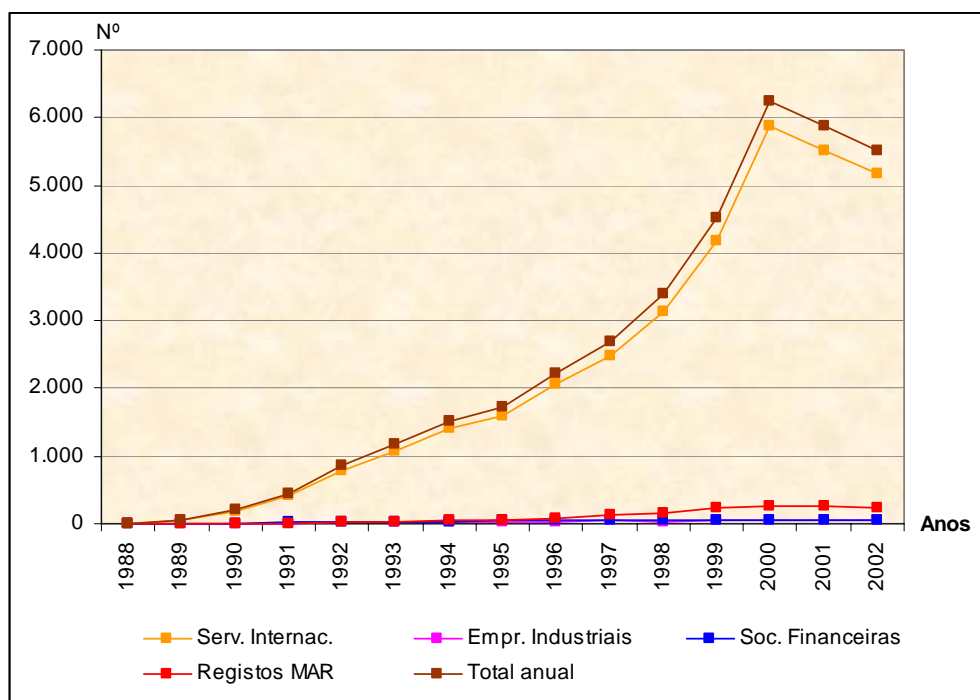
¹⁹⁴ A SDM ficou com a responsabilidade de desenvolver os terraplenos e as redes de infra-estruturas internas da Zona Franca, cabendo ao Governo Regional o desenvolvimento das infra estruturas externas. Com a concessão da Zona Franca da Madeira e a extinção da comissão instaladora, foi criado (Resolução 401/87) o Gabinete da Zona Franca da Madeira (GZFM), integrado na Secretaria Regional do Plano e Finanças do Governo Regional da Região Autónoma da Madeira. Este é constituído por um gabinete técnico e por um departamento administrativo, competindo-lhe fazer o acompanhamento e fiscalização das actividades desenvolvidas na Zona Franca, de forma a tornar mais célere e eficaz todo o procedimento administrativo referente àquele conjunto de actividades. Neste sentido, assegura a comunicação entre os serviços da Administração e a concessionária da Zona Franca, submetendo os processos de pedidos remetidos pela concessionária à decisão superior.

com pleno estatuto na União Europeia, contando, em 2001, com 45 entidades licenciadas;

- Administração de sociedades e consórcios, que beneficiam, assim, de um vantajoso regime fiscal, correspondendo à principal área de actividade, com 5520 entidades licenciadas em 2001;
- Cada lote existente tem acesso directo a todas as infra-estruturas básicas, tais como fornecimento de água, tratamento de esgotos, energia eléctrica e telecomunicações. Foi também concebido de raiz um terminal marítimo para que as empresas pudessem importar as matérias-primas ou produtos semi-acabados necessários para a sua produção, assim como para a exportação dos seus produtos, o qual viria, mais tarde, a sofrer grandes alterações ao projecto inicial por parte do Governo Regional da Madeira, tendo em vista a sua transformação no grande porto comercial da RAM.

Desde 1988, assistiu-se a uma evolução positiva das actividades licenciadas, atingindo, em 2001, um total de 5872. Não obstante, o período de 2000-2002 corresponde a uma quebra nos vários sectores de actividade presentes no CINM.

GRÁFICO 9 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO TOTAL DE ENTIDADES LICENCIADAS NO CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DA MADEIRA (1988-2002)



Fonte: <http://srpf.madinfo.pt/gzfm/evolucao.htm>

As empresas instaladas na Zona Franca Industrial beneficiam da isenção de taxas aduaneiras de importação e os produtos exportados a partir da zona estão isentos de impostos aduaneiros no mercado único (excepto no que se refere à parte do seu valor de origem não Europeia).

A implantação na Zona Franca Industrial proporciona ainda o acesso a subsídios especiais dos fundos estruturais da União Europeia, que comparticipa nomeadamente alguns custos de pessoal e de aquisição de tecnologia de poupança de energia.

1.7 – A CIDADE PORTUÁRIA DO FUNCHAL

O factor localização afigura-se como o mais importante no desenvolvimento/crescimento das cidades, em particular nas cidades marítimas. Com uma localização litoral, a cidade do Funchal teve a necessidade de se relacionar com o mar desde os seus primórdios, dando origem a uma relação necessária e intimista com o porto: uma relação porto-cidade.

O Funchal apresenta declives muito acentuados, sendo que mais de 50% da área do concelho apresenta declives superiores a 30%, o que condiciona fortemente o uso urbano.

Em termos geomorfológicos, o concelho representa uma encosta de grandes dimensões, com uma estrutura concêntrica disposta em forma de anfiteatro, que se estende desde o nível do mar ao Pico do Areeiro (1818m de altitude).

O processo de povoamento fez-se, num primeiro momento histórico, de um modo natural sem modificação da condição e fisionomia do solo. A povoação iniciou-se em terrenos muito irregulares e acidentados, sem qualquer ideia ou plano preconcebido (Figura 25).

Iniciado o povoamento por volta de 1425, a ilha foi dividida em duas capitánias, cabendo a do Funchal a João Gonçalves Zarco, que aqui se fixou com a sua família. Localizado o primitivo pequeno burgo "*em um vale formoso de singular arvoredos, cheio de funcho até ao mar*", como referem os primeiros cronistas, daí recebeu o nome de Funchal, tornando-se rapidamente no principal núcleo populacional do Arquipélago. "O

*melhor porto e o melhor clima conjugados com a excelente posição geográfica na costa Sul, a mais produtiva da ilha, depressa permitiu ao Funchal um fulgurante desenvolvimento urbano que rapidamente ultrapassou as restantes povoações insulares*¹⁹⁵.

FIGURA 25 – O AGLOMERADO DO FUNCHAL (NUM PRIMEIRO MOMENTO HISTÓRICO)



Fonte: Arquivo Histórico Militar, (s.d.).

Na margem esquerda da ribeira de João Gomes, junto à sua foz, surgiu um dos primeiros núcleos populacionais. Em seguida, a cidade desenvolveu-se sobre o anfiteatro que rodeia a baía: a baía mais ampla do arquipélago, que tem como limites a Ponta do Garajau a Leste e a Ponta da Cruz a Oeste, progredindo numa curvatura e reentrância regulares entre as duas pontas, encontrando abrigo dos ventos de todos os quadrantes, com excepção dos vento que sopra de Su-Sudeste a Su-Sudoeste pelo Sul, e reunindo características fundamentais, ou seja, um porto de mar, algumas linhas de água e um clima temperado. No entanto, era uma zona exposta a iminentes inundações (originadas pelo aumento do leito das ribeiras), facto que não desacelerou o rápido desenvolvimento deste centro populacional.

¹⁹⁵ Rui Carita, Professor da Universidade da Madeira, in site da CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL.

Com o aumento da importância deste centro populacional, no contexto de desenvolvimento da colonização, a inicial povoação do Funchal foi elevada à categoria de vila em 1451¹⁹⁶ e 50 anos depois, em 1508, à categoria de cidade.

A cidade desenvolveu-se por uma longa rua ribeirinha, que ao longo do tempo foi conhecendo vários nomes, como Santa Maria, dos Caixeiros, Alfândega e dos Mercadores, da qual surgem perpendiculares, bordeando as três ribeiras que atravessam o largo vale e se dirigem para as serras. Segundo Rui Carita, Professor da Universidade da Madeira, a primeira e principal rua foi a Rua Direita, nascendo na foz das Ribeiras de João Gomes e de Santa Luzia e depois o caminho que vai para o Palheiro, o caminho que vai para o Monte, o caminho que vai para Santa Luzia, o caminho e Calçada de Santa Clara e assim sucessivamente. Paralelamente à rua Principal Ribeirinha irão surgir outras, como ao longo do calhau, a Rua da Praia, e entre as Ribeiras de Santa Luzia e de São João, a Rua da Carreira, assim denominada pelos cavalos que nela corriam.

Refira-se que a ocupação do solo acompanhou o avanço e expansão das culturas (nomeadamente do açúcar e do vinho), no sentido Leste-Oeste e litoral-interior (seguindo o curso das ribeiras), originando marcas toponímicas que retratam a evolução das áreas transitáveis.

A cidade do Funchal esteve no centro da primeira experiência portuguesa fora da Europa, beneficiando de todo o processo marítimo e da consequente dotação de infraestruturas de apoio, facto que estimulou o crescimento e expansão da cidade.

A partir dos fins do séc. XVIII, o aumento dos fluxos comerciais das potências europeias com as suas colónias da África e da Ásia fez com que parte deste tráfego comercial, por razões logísticas, passasse pelo Funchal: esta cidade com o seu porto de mar funcionava como um ponto estratégico dentro das rotas marítimas, local de reabastecimento e importante entreposto de comércio, facto que determinou a criação de estruturas de apoio no processo de carga e descarga de mercadorias.

¹⁹⁶ Segundo SILVA, F. e MENESES, C.(1998)

O porto foi uma infraestrutura central no desenvolvimento da cidade e da ilha, pois com o aumento do número e frequência dos navios, da maior quantidade de passageiros, e, por conseguinte, do aumento do número de dormidas, aumentou o volume de negócios na cidade, de população e originou-se uma distinta aculturação resultante da convergência de diferentes pessoas e culturas, própria de qualquer cidade portuária caracterizada por uma íntima relação com o seu porto e o mar.

FIGURA 26 – PLANTA DA CIDADE DO FUNCHAL EXECUTADA POR MATEUS FERNANDES, MESTRE DAS OBRAS REAIS NA MADEIRA, CERCA DE 1570.



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DE FUNCHAL.

A baía e o Porto do Funchal foram as portas por onde, desde o segundo quartel do século XV, circulou o grosso da actividade comercial da cidade, um crescimento e importância que tornou o Porto do Funchal no único porto economicamente significativo da ilha, onde se encontravam as condições satisfatórias das necessidades da navegação. A frente marítima concentrava as funções ligadas às actividades marítimo-portuárias, mas também o comércio e os serviços, numa cidade virada para o mar.

A partir do final do século XVI, a conjuntura económica veio possibilitar que o controlo do comércio marítimo no arquipélago se concentrasse no Funchal, tornando-se a cidade do Funchal numa importante peça no processo de desenvolvimento regional.

No entanto, apenas no séc. XVIII se sentiu a necessidade de criação de uma verdadeira estrutura portuária, registada na carta-régia de D. José I, de 22 de Março de 1756, pois *“o navio representava o elemento simbólico preponderante da economia local: não só do comércio estruturado, mas também de um número indeterminado de gente que (...) viviam de uma mais valia avulsa”* (FERNANDES: 1991,p.32-35).

O desembarque das mercadorias era feito na praia designada de «calhau», por ser constituída de pedra.

FIGURA 27 – O DESEMBARQUE DE MERCADORIAS NA PRAIA FRENTE À CIDADE (1909)



Fonte: KOEBEL (1909).

Portanto, foi desde cedo reconhecida a importância do porto de mar e a necessidade de possuir um cais que estabelecesse a ligação entre o centro da cidade e o mar, evitando os incómodos dos desembarques dos passageiros e a alagem das embarcações no calhau.

O estabelecimento estratégico deste porto no processo de navegação para o Atlântico Sul e para o Oriente (até à abertura do Canal do Suez), “a aguada, o efeito psicológico do desembarque para passageiros em trânsito (não nos esqueçamos que as viagens marítimas eram bastante incómodas) e, posteriormente, com a utilização do motor a vapor, a necessidade de reabastecimento de carvão, vão constituir alguns dos factores que determinaram a criação de estruturas de apoio, para além das carências próprias do processo de carga e descarga de mercadorias” (FERNANDES: 1991, p.33).

O porto, além de uma infraestrutura estratégica, é o local de transacção de mercadorias, logo funciona como um ponto essencial para a economia madeirense, onde a actividade económica insular se fez numa relação íntima entre a terra, o mar e a enseada do Funchal, em que a terra que produz, o mar transporta e o Funchal transacciona, funcionando como centro de mercadorias (SUMARES e SILVA: 1983, p.37).

Inicialmente a economia madeirense era *“uma economia de aproveitamento imediato daquilo que se apresentava com valor mercantil – madeiras, pastel, a urzela – ou com valor alimentar, o peixe; segundo, uma economia de produção não só para subsistência dos povoadores, mas também, se possível, para exportação – o trigo, o gado, o açúcar e o vinho”*¹⁹⁷, tendo, por conseguinte sido retratada por SUMARES e SILVA (1983, p.43) como uma *“economia tipo colonial”*.

FIGURA 28 – A FRENTE RIBEIRINHA E A “AVENIDA DO MAR” (1928-1951)



Fonte: APRAM.

¹⁹⁷ s.a., DICIONÁRIO DE HISTÓRIA DE PORTUGAL – *Madeira* – vol.IV, p. 126.

FIGURA 29 – O CRESCIMENTO DA CIDADE FRENTE AO MAR

Fonte: APRAM.

Sendo a frente ribeirinha o local por excelência das trocas, do transporte e do encontro das populações, as primeiras infraestruturas urbanas situaram-se junto da orla costeira, tendo sido, com a expansão urbana, encaminhadas para as zonas altas e para oeste.

As áreas funcionais localizaram-se, então, a cotas baixas: Casa dos Vinte e Quatro, Cabrestante, pelourinho, o mercado e, muito depois, o mercado e a lota (FERNANDES: 1991, p. 34).

Com uma posição geográfica localizada na fronteira entre o mar e a terra, a cidade do Funchal vive dessa relação directa e funcional, resultando daí muitas das suas características no decurso do crescimento e transformação urbana.

Ao nível fisionómico, a cidade desenvolveu-se sobre o anfiteatro que rodeia a baía; ao nível orográfico os vales das ribeiras que sulcam o Funchal acentuam o efeito de confluência para o oceano que o terreno propicia, como demonstra a Figura 29 relativa à cidade do Funchal em 1775.

O espaço que actualmente corresponde à parte baixa da cidade do Funchal dividia-se, numa primeira fase, em duas zonas urbanas: uma (a primitiva) estendia-se desde as Ribeiras de Santa Luzia e João Gomes até ao forte de S. Tiago e outra (surgida depois) prolongava-se desde as Ribeiras de Santa Luzia e João Gomes até à Ribeira

de S. João e acabava, a Norte, pelos arrifes do Convento de Santa Clara (ARAGÃO: 1987, p.29).

O evoluir da cidade está directamente relacionado com as actividades das suas gentes. Assim, o antigo povoado de artesãos de Santa Maria do séc. XV e XVI, deu lugar, no início do séc. XVI, a uma burguesia de mercadores e senhores fundiários, passando de um povoado humilde de artesãos a um urbanismo rico de uma cidade de mercadores (que se mistura).

Com o aumento das trocas de produtos agrícolas e minerais que existiam na ilha, as estruturas artesanais que pontuavam o modesto aglomerado urbano ficam sujeitas às novas plataformas socioeconómicas que fornecem os alicerces da cidade do Funchal, como uma cidade de mercadores (ARAGÃO: 1987, p.37) e que, conseqüentemente, influenciam a evolução e a própria estrutura da cidade.

O velho povoado de Santa Maria, um agrupamento urbano de característica espontânea, cujas raízes instintivas obedeciam a uma orgânica que encontra paralelo nas povoações medievais - com uma igreja como pólo de atracção urbana, que na dianteira possuiu uma praça que funcionava como local de encontro, de onde emergia uma rua principal e, a partir desta, outras secundárias - praticamente desapareceu, dando origem a um bairro onde coexistem uma população idosa e habitações degradadas com uma actividade turística em franco desenvolvimento. O incremento da actividade turística tem contribuído para a recuperação do património e a requalificação dos espaços públicos.

Somente em 1835 o município do Funchal adquiriu a actual área. Segundo SILVA e MENESES (1998: p.61) anteriormente possuía uma área muito restrita, sendo no final do século XV limitada a Sul, junto á praia, por uma *cerqua* de pedra seca, a Oeste pela ribeira de São João ou de São Paulo, a Norte pelos terrenos do Pico dos Frias e Valverde e a Leste aproximava-se da margem direita da ribeira de Santa Luzia.

Segundo SILVA e MENESES (1998: p.62), desde 1835 têm-se mantido inalterados os limites do concelho do Funchal: pelo Norte os cumes centrais dos montes que dividem as vertentes das costas Norte e Sul; a Sul pelo oceano; a Oeste, pela ribeira dos Socorridos; e a Leste, pela ribeira da Quinta.

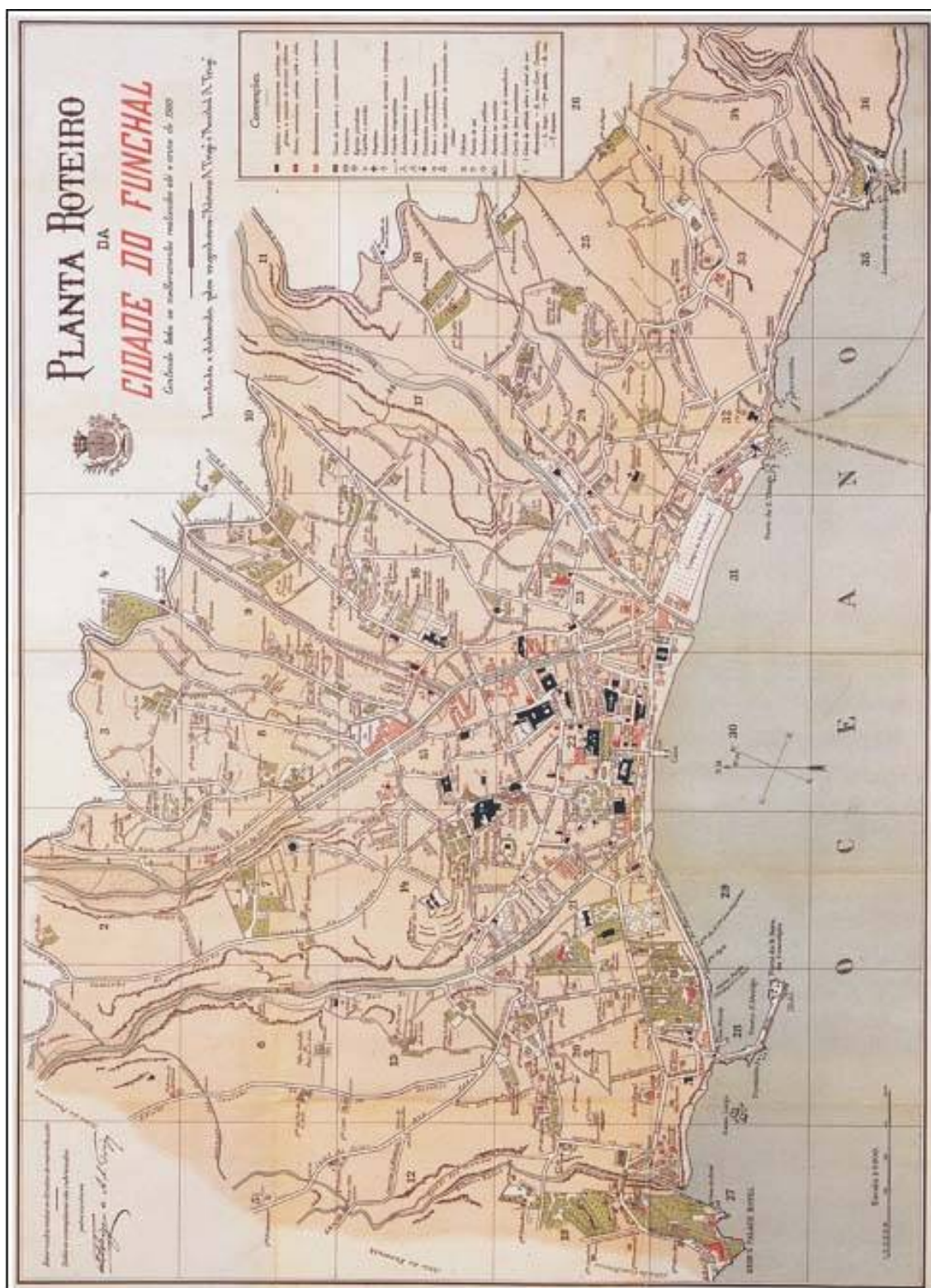
Outra estrutura importante na cidade do Funchal foi a muralha da cortina da cidade. A muralha da cortina, que defendia a cidade, estendia-se no litoral desde a Fortaleza de São Tiago, no lado Leste, correndo para Oeste, passando pelos fortes de: S. Pedro, S. Filipe, Alfândega, S. Lourenço e Fontes. Daqui partia para Norte em direcção ao Castelo de São João Batista; a partir do Forte de S. Filipe subia até acima do Campo da Barca (SANTOS: 1999, p.39).

No final do século XIX, a urbe funchalense apresentava-se uma cidade fechada, portanto, afastado o perigo de incursões de corsários e piratas, a cidade sentiu uma necessidade de desenvolvimento, de maior limpeza (saneamento das ruas), outras exigências de comunicações, uma maior facilidade dos contactos terra-mar, justificados pelo aumento do intercâmbio marítimo e que vieram tornar obsoleta esta infra-estrutura. Logo, a muralha da cortina da cidade mostrou-se uma peça dispensável dentro do mobiliário urbano da época, constituindo um entrave ao desenvolvimento urbano e suscitando projectos/ planos para a sua demolição.

Assim, e segundo SANTOS (1999, p.40), a demolição da cortina da cidade inicia-se na zona do antigo Beco dos Aranhas, quando não existia a Rua 5 de Junho, actual Rua Major Reis Gomes.

A muralha foi desaparecendo para dar lugar a ruas ou até pequenas obras, levando consigo uma parte da história do Funchal, dando lugar à necessidade da cidade se abrir à orla marítima e facilitar as actividades ligadas ao mar e ao desenvolvimento local.

FIGURA 30 – PLANTA ROTEIRO DO FUNCHAL ELABORADA EM 1910 PELOS ENG.º ADRIANO A. TRIGO E ANÍBAL A. TRIGO



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL

A Rua da Praia era a zona de maior movimento da cidade, local onde se embarcavam e desembarcavam as mercadorias e onde se desenrolavam as trocas comerciais: o local por excelência da sociedade funchalense.

FIGURA 31 – MOVIMENTO DE RESIDENTES E PASSAGEIROS NO CAIS DA CIDADE



Fonte: Cópia de fotos históricas (sem autor e sem data)

É, portanto, facilmente justificável a importância da frente marítima e do porto de mar na evolução da cidade, facto que suscitou um crescimento urbano dividido em duas etapas: em primeiro lugar, junto à costa, e, em seguida, do litoral para o interior.

Trata-se de uma cidade onde os vales e ribeiras que sulcam o Funchal acentuam o efeito de confluência para o oceano que o terreno propicia.

Como já se referiu, o porto e a navegação marítima desempenhavam um papel de extrema importância no desenvolvimento e crescimento económico da cidade mas, durante um longo período, as limitações das infraestruturas portuárias contribuíram para que todo o movimento marítimo, de passageiros e mercadorias, se processasse directamente no “calhau” em frente à cidade.

É de constatar que, desde muito cedo, os ingleses dominaram as infraestruturas de apoio naval na região, mercê da predominância do tráfego marítimo durante o século XIX, como se comprova pelas empresas de abastecimento de carvão *Corys Madeira Coaling Company LTD*, subsidiária da *Cory Brothers and Company* e *Blandy Bros & co.*; as empresas de navegação de cabotagem; os estaleiros *Cossart Gordon* (mais tarde adquiridos pela empresa do cabrestante) e madeira *Engeneering Company*; os rebocadores e os seguros marítimos *Blandy Lloyds Agents*, todas empresas britânicas. Em termos de vias de comunicação, na ilha da Madeira existia, até há poucas décadas, uma acentuada contradição entre o campo-cidade e o interior-litoral. Desde o século XV até a meados do século XX, por razões orográficas e económicas, a ligação entre o Funchal e as outras áreas litorais da ilha efectuava-se, sobretudo, por via marítima, tanto para o transporte de passageiros como de mercadorias.

Portanto, a importância do mar nas ligações internas da ilha, tanto económicas como comerciais, originou que a zona ribeirinha da ilha e, em particular, da cidade do Funchal fosse mais infraestruturada, pois beneficiava do tráfego marítimo e da necessária dotação de infra-estruturas de apoio.

FIGURA 32 – LINHA DE CAMINHO-DE-FERRO CONSTRUÍDA AQUANDO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL



Fonte: MUSEU VICENTES.

FIGURA 33 – MOVIMENTO NA AVENIDA MARGINAL JUNTO AO CAIS DA ENTRADA DA CIDADE

Fonte: Cópia de fotos históricas (sem autor e sem data).

As modificações que se verificaram na organização do transporte marítimo (principalmente após a II Grande Guerra), o desenvolvimento do transporte aéreo, a concorrência de outros portos insulares vizinhos, a inadequação das suas infraestruturas e, por fim, a perda de tráfego entre a metrópole e as ex-colónias ditaram o afastamento do Funchal das principais rotas marítimas, tendo-se assistido, desde então, a importantes alterações ao nível das suas funções portuárias.

As transformações ocasionadas a partir da II Guerra foram esvaziando de valor funcional todas as estruturas que se instalaram sobre a orla marítima do Funchal, restando apenas as imagens desses modos e costumes que a vivência apagou.

Contudo, o porto continuou a desempenhar um papel fundamental no desenvolvimento socio-económico de todo o Arquipélago da Madeira, permitindo o abastecimento dos bens de consumo e de produção, necessários à sua economia, e mantendo, simultaneamente, a importante função de escala de navios de cruzeiros, mesmo antes de esta actividade se encontrar amplamente desenvolvida.

Assim, nos finais do século XIX e no início do século XX observou-se uma reformulação internacional do transporte marítimo e assistiu-se ao desenvolvimento do transporte aéreo, mas o Arquipélago da Madeira e a cidade do Funchal continuaram a depender, durante décadas, dos transportes marítimos para as suas ligações com o exterior. Ao longo deste período assistiu-se à criação de novas instalações no Porto do Funchal e, apenas em meados do século XX, foi construído o aeroporto de Santa Catarina. O transporte aéreo veio contribuir para uma melhoria significativa da

acessibilidade com o com o exterior, quer com o restante território nacional quer com outros países, projectando o Funchal no centro do turismo internacional.

A partir dos anos 20 assistiu-se a uma expansão desordenada da malha urbana, que se apoiava nas estruturas rurais existentes – precárias e inadaptadas à função urbana. Este facto deveu-se ao efeito constante da colonização no evoluir da cidade, associado à persistência de uma economia familiar de características mistas.

FIGURA 34 – EXPANSÃO DA CIDADE



Fonte: MUSEU VICENTES.

FIGURA 35 – A BAÍA DO FUNCHAL NA DÉCADA DE 70



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL.

Com o desenvolvimento do sector terciário e o aumento da especulação imobiliária, a cidade necessitou desenvolver-se de uma forma mais equilibrada e que permitisse dar resposta a uma nova procura.

É nesta filosofia que se desenvolve a cidade do Funchal na década de 70, afirmando-se como uma cidade virada para o mar e para o seu porto.

FIGURA 36 – CIDADE VIRADA PARA O PORTO (DÉCADA DE 70)



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL.

Apresentava-se como uma cidade densa e compacta na sua frente ribeirinha, mantendo a estrutura medieval de uma rua principal de onde irradiavam outras ruas, ditas secundárias, e portanto crescendo para o interior de uma forma mais dispersa.

FIGURA 37 – ASPECTO AÉREO DO CENTRO DA CIDADE



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL.

O quotidiano do Funchal já pouco devia à colonização, que desde o século XV esteve na base do seu desenvolvimento, e os produtos agrícolas perdiam importância em termos comerciais.

FIGURA 38 – CRESCIMENTO DO LITORAL PARA O INTERIOR (DÉCADA DE 70)



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL.

Numa tentativa de rentabilizar uma infraestrutura que em tempos era vista para fins estritamente comerciais e de transporte, o Porto do Funchal surge com uma nova vocação: o turismo, aproveitando assim factores endógenos, como a beleza paisagística, e factores exógenos, como a localização nas grandes rotas transatlânticas. A cidade do Funchal entra então num novo ciclo de desenvolvimento.

Na continuação da aposta da cidade do Funchal numa vocação turística criam-se novas infraestruturas, como por exemplo a marina em 1984.

FIGURA 39 – MARINA DO FUNCHAL EM 1984¹⁹⁸



Fonte: FOTO PRÓPRIA.

¹⁹⁸ Véspera de entrada em funcionamento.

FIGURA 40 – FUNCHAL EM NOVEMBRO DE 2003

Fonte: FOTO PRÓPRIA.

Com o desenvolvimento das viagens transatlânticas, o Funchal assumiu-se como um importante porto de escala dos grandes paquetes. O porto e a navegação, criadores de riqueza, constituíram, também, um factor de desenvolvimento social, pois possibilitaram a existência de uma sociedade cosmopolita, fruto do contacto com a informação actualizada e com modernos produtos, que chegavam por via marítima.

FIGURA 41 – FUNCHAL NO CENTRO DO TURISMO INTERNACIONAL

Fonte: APRAM.

O actual Plano de Ordenamento Turístico da Região Autónoma da Madeira visa encaminhar esta vocação turística e reafirmar o Funchal como uma cidade directamente relacionada com o seu mar, que assim acumulará funções de cidade

ponto escala de grandes paquetes e de cidade organizadora de eventos no mar. Aliviar a pressão turística em terra – cujo território, já de si limitado, não estava a dar resposta à elevada procura turística – e explorar o mar como um território por aproveitar foram alguns dos objectivos traçados para a cidade do Funchal.

FIGURA 42 – FRENTE RIBEIRINHA EM 2004



Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL.

Apresenta-se, cada vez mais, como uma cidade onde o turismo e o porto interagem como um importante factor de desenvolvimento e onde a frente ribeirinha continua a deter o seu papel de “*extensa porta de entrada*”.

FIGURA 43 – BAÍA DO FUNCHAL EM 2004



Fonte: APRAM.

É neste contexto que os projectos de valorização e reabilitação da frente ribeirinha se mostram essenciais para o equilíbrio urbano da cidade, pois nas cidades litorais tudo se desenha de um modo diferente do interior – vivem desta relação directa e funcional com a água e daí resultam muitas das suas características no decurso do crescimento e transformação urbana.

FIGURA 44 – O CRESCIMENTO DA CIDADE DO FUNCHAL 1954¹⁹⁹



Fonte: APRAM.

FIGURA 45 – O CRESCIMENTO DA CIDADE DO FUNCHAL 2004²⁰⁰



Fonte: FOTO PRÓPRIA.

¹⁹⁹ Do mar para a montanha

²⁰⁰ Do mar para a montanha

O Funchal é uma cidade em constante mutação desde os seus primórdios até à actualidade, na busca pelo equilíbrio urbano, acabando por demolir marcos históricos que retratam a evolução da cidade e que acabaram por apenas fazer parte das linhas que a vão retratando, como a referida demolição da muralha da cortina da cidade ou o Pilar de Banger.

2 – GRANDES FASES DE TRANSFORMAÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL

2.1 – O PORTO NATURAL DO FUNCHAL

As condições geográficas da baía do Funchal, que se desenvolve entre a Ponta da Cruz e o Cabo Girão, com excelentes fundos e abrigada dos ventos dominantes do quadrante Norte pelo maciço de montanhas que correm transversalmente ao longo da ilha foram decisivas para que João Gonçalves Zarco a escolhesse para aí estabelecer um porto seguro e, simultaneamente, as bases do povoamento daquela que é hoje a capital e o maior centro urbano da Ilha da Madeira.

De acordo com Adolfo Loureiro (LOUREIRO: 1910 p. 20) *“o ancoradouro ou porto da Madeira era limitado pela parte da baía que ficava entre o ilhéu da pontinha e a ponta do Lazareto”*.

Durante séculos, o Porto do Funchal manteve-se como um porto natural, abrigado pela costa dos ventos dominantes do quadrante Norte, e dos ventos de Oeste pelo ilhéu da Pontinha. Contudo, apesar das condições de abrigo proporcionadas pela baía, o ancoradouro encontrava-se totalmente exposto aos ventos de Sul e Sudoeste que, apesar da sua relativa pequena frequência ao longo do ano, atingem grande intensidade no Outono, originando por vezes fortes temporais.

2.2 – AS PRIMEIRAS OBRAS PORTUÁRIAS

2.2.1 – A LIGAÇÃO DE TERRA AO ILHÉU DA PONTINHA

O aumento dos tráfegos e as necessidades da crescente exportação vinícola justificaram as primeiras tentativas para a execução de obras portuárias no Funchal. Os primeiros estudos relativos à construção de um porto abrigado datam de 22 de Março de 1756, quando D. José I determinou ao Governador e Capitão General da Ilha da Madeira, Manuel Saldanha Albuquerque, o estudo de obras e de exploração do porto. De acordo com Teodoro de Matos (MATOS: 1980 p. 340), D. José I terá mandado construir *“um bom e seguro porto”*, que passaria pela construção de um cais para servir as facilidades do comércio da região²⁰¹.

²⁰¹ A importância desta obra era tal que, em carta de 25/6/1756, o Governador da Madeira a considerava de *“(…) grandíssima utilidade, não só aos moradores desta ilha e às Nações que nella comercem que com hum seguro porto comerciarão duas vezes, em dobro, e fariam nela escalla pra os seus estabelecimentos da América, e Índias, vindo aqui envernar...”* (in DIÁRIO DE NOTÍCIAS DA MADEIRA de 28 de Abril de 1985).

Na sequência desta iniciativa foi nomeado, nesse mesmo ano, o engenheiro Francisco Tossi Colombina para “*assistir, riscar e delinear as obras*” relativas à construção de um porto de abrigo no Funchal (DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS MARÍTIMOS: 1962, p.17).

O projecto consistiu na ligação do ilhéu de S. José²⁰² a terra e as primeiras obras decorreram entre 1757 e 1762, a Este da Baía do Funchal, num local onde vários rochedos formavam uma pequena baía abrigada frequentemente utilizada pelas embarcações para se refugiarem em caso de mau tempo²⁰³. Na sequência da construção da muralha e aproveitando a sua protecção, foi construído em 1766 o primeiro cais de desembarque, apesar das suas grandes limitações.

FIGURA 46 – PORMENOR DO PROJECTO DE CONSTRUÇÃO DO PRIMEIRO MOLHE LIGANDO A TERRA AO ILHÉU DE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO



Fonte: GRUPO DE ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DO ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR (s.d.).

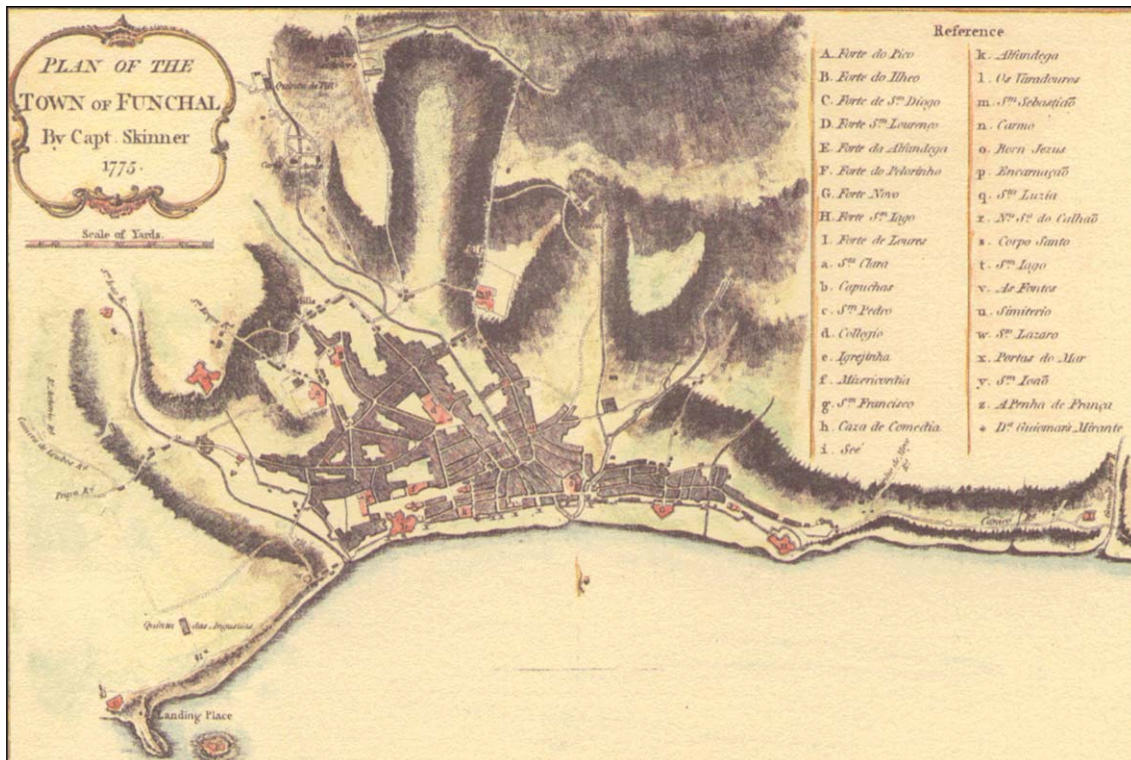
O desembarcadouro foi sujeito a obras e trabalhos complementares ao longo do último quartel do séc. XVIII²⁰⁴ e posteriormente nos anos de 1850-51 e de 1874 a 1878. Contudo, do ponto de vista prático não se verificaram grandes melhorias nas infraestruturas nem resultaram daí importantes benefícios para a navegação que escalava o Funchal.

²⁰² Neste ilhéu estava instalado, desde 1712, o forte da Penha de França para defesa da enseada do Ribeiro seco.

²⁰³ Pouco tempo passado após o início das obras, um temporal que ocorreu no dia 4 de Novembro de 1757 danificou parte da muralha em construção, comprometendo e atrasando a execução do projecto.

²⁰⁴ Em 1777, este projecto foi retomado por Francisco de Alincourt, conforme desenho preliminar 1309, 2/22A/109 arquivado no Grupo de Estudos Arqueológicos do Arquivo Histórico Militar.

FIGURA 47 – PLANTA DA CIDADE DO FUNCHAL ELABORADA EM 1775 PELO CAPITÃO SKINNER



Fonte: Geo-Hydrographic Survey of the Isle of Madeira, Digested and Published by W. Faden Geographer to the King, Londres, Janeiro de 1791.

2.2.2 – O PROJECTO DO ENGENHEIRO FRANCISCO ANTÓNIO RAPOSO (1824)

Em 1823, o Governador e Capitão-General terá solicitado a opinião da Câmara acerca da construção de um molhe no Funchal e, posteriormente, a 13 de Setembro do ano seguinte, foi publicada uma carta régia dando indicações para que o brigadeiro do Real Corpo de Engenheiros, Francisco António Raposo se deslocasse à ilha da Madeira, afim de fazer os estudos necessários à construção dessa obra.²⁰⁵ (PEREIRA, vol II, p. 380).

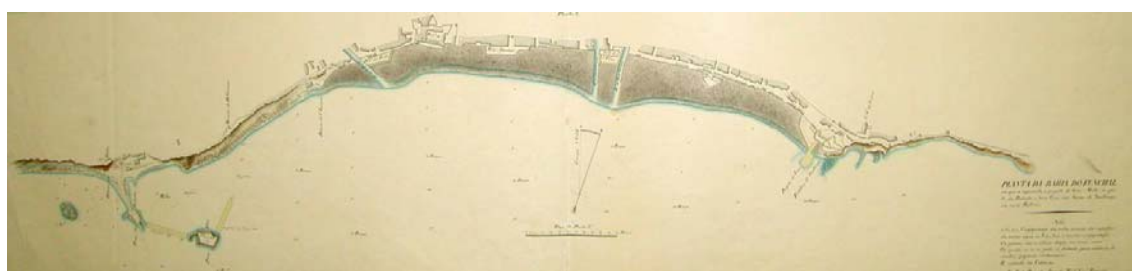
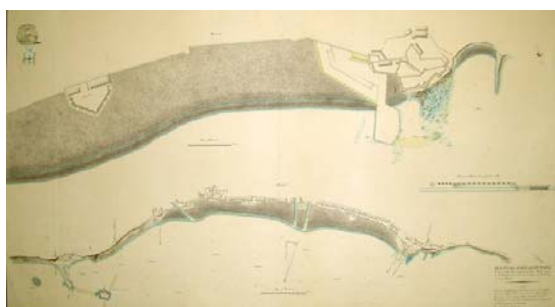
A planta apresentada pelo engenheiro Francisco António Raposo, continha dois projectos, desconhecendo-se se seriam alternativos ou complementares:

- a) A criação de uma doca abrigada a Oeste da baía, através da construção de um primeiro molhe ligando a Pontinha ao Ilhéu e de um segundo que fecharia para norte;

²⁰⁵ Conforme refere Rui Carita, a data de elaboração desta planta coincide com um período em que se preparavam as defesas (através da construção de fortificações) para o conflito interno absolutista e liberal que estaria para acontecer (Carita, 1994).

b) A construção de um cais e de uma pequena Doca nas baixas de Santiago, onde seria instalada também uma nova bateria. Esta infraestrutura teria a mesma configuração das rochas que ficavam acima da superfície na menor baixa-mar e poderia fechar-se, criando uma doca para recolher pequenas embarcações. A entrada far-se-ia por entre as rochas que a circundavam de cada lado.

FIGURAS 48 E 49 – PLANTA DAS OBRAS PORTUÁRIAS PROJECTADAS PELO BRIGADEIRO FRANCISCO ANTÓNIO RAPOSO²⁰⁶, EM SETEMBRO DE 1824



Fonte: GRUPO DE ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DO ARQUIVO ARQUEOLÓGICO MILITAR.

FIGURAS 50 E 51 - PORMENORES DOS MOLHES PROJECTADOS PELO BRIGADEIRO FRANCISCO ANTÓNIO RAPOSO, EM SETEMBRO DE 1824



Pormenor da doca a construir a Oeste da Baía do Funchal, junto à "pontinha".



Pormenor da doca a construir a Este da Baía do Funchal, Junto aos "baixios" de Santiago.

Fonte: GRUPO DE ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DO ARQUIVO ARQUEOLÓGICO MILITAR.

²⁰⁶ O desenho da planta é da autoria do Tenente-Coronel de Engenharia Paulo Dias de Almeida.

Nenhuma das propostas apresentadas em 1824 pelo engenheiro Francisco António Raposo foram concretizadas e, apesar de algumas pequenas intervenções, durante todo este período, pouco ou nada se alterou no que diz às infraestruturas portuárias.

As limitações do novo “*desembarcadouro da Pontinha*”, criado através da ligação de terra ao ilhéu de S. José, aliadas à distância e à dificuldade de acesso terrestre ao centro da cidade, contribuíam para que as operações de embarque / desembarque de passageiros e mercadorias continuassem a efectuar-se preferencialmente na praia, próximo da alfândega e em frente ao núcleo urbano, sendo o desembarcadouro apenas utilizado quando o mar estava agitado. A utilização esporádica e o aparente estado de abandono a que parece ter sido sujeita esta infraestrutura contribuiu, conjuntamente com a acção dos temporais, para a sua degradação ao longo dos tempos.

2.2.3 – O MOLHE DA PONTINHA E OS PROJECTOS DO CAIS JUNTO À CIDADE

Tendo em conta a importância que a ilha ia assumindo e o incremento do tráfego marítimo que procurava o Porto do Funchal, era constante a preocupação com a melhoria das condições portuárias não só no que dizia respeito à beneficiação e manutenção do pequeno desembarcadouro existente, como à construção de novas infraestruturas.

Em 1850, por ordem do governador José Silvestre Ribeiro, foi substituída a escada de madeira do primeiro cais de desembarque do Funchal, na Pontinha, através da construção de uma escada em pedra, talhada na rocha, melhorando o acesso entre as embarcações e o cais.

Em Janeiro de 1867 foi submetido ao Conselho de Obras Públicas e Minas um projecto para a reconstrução do cais junto ao forte de S. José²⁰⁷ bem como a construção de uma rua que estabelecesse a ligação entre o cais e o pátio da alfândega, como forma de ultrapassar a dificuldade de acesso terrestre entre o porto e o centro da cidade. Nesse mesmo ano, foi elaborado o primeiro projecto da rua que

²⁰⁷ Loureiro, em 1910, refere que deveriam ter existido vestígios de um cais na Pontinha mas não identificava as suas datas. Segundo o mesmo autor, o projecto para o molhe da Pontinha previa: o levantamento do piso do cais; a reparação e a elevação das muralhas, salvaguardando as esplanadas das vagas; a construção de uma escada de acesso face ao aumento da sua altura do cais e a reparação dos rombos que existiam na parede Este (1910).

estabeleceria a ligação entre o cais²⁰⁸ da Pontinha e a Alfândega localizada no centro marginal da cidade.

O Conselho de Obras Públicas e Minas foi de parecer que se procedesse primeiro à beneficiação do cais da Pontinha, apesar de ficar a quase 1 km de distância da entrada da cidade, uma vez que era ali que se poderiam fazer as operações de embarque e desembarque mesmo com mau tempo, e se estabelece-se a ligação entre este e a Alfândega por meio da construção de uma rua.

Ainda em 1867, o Governo mandou melhorar e reformular o projecto que lhe fora apresentado.

De acordo com as descrições de Adolfo Loureiro (LOUREIRO: 1910 p. 47), entre 1874 e 1878 foram construídos o cais e um lanço de estrada na extensão de 320 m. Apenas 10 anos mais tarde, a 6 de Agosto de 1888, foi elaborado um orçamento suplementar da obra tendo em vista a continuação desta via até à Alfândega. A estrada ficaria apenas concluída em 1895, 28 anos depois do seu projecto inicial, ficando com uma extensão total de 1255,4 metros (TRIGO: 1912, p.4).²⁰⁹

A estrada embelezava a baía mas não trouxe nenhuma utilidade à navegação, nem ao comércio marítimo, o que só seria possível, na opinião de Augusto Trigo, através da construção de uma linha-férrea que estabelecesse a ligação entre o porto de abrigo e a Alfândega (TRIGO: 1912 p. 4).

Loureiro reconhecia a importância deste projecto para a cidade do Funchal, que contribuiu para o embelezamento da baía do Funchal e para o estabelecimento de um terraplino para o tráfego comercial na Pontinha, ligado através de uma nova estrada e com a possibilidade de no futuro ser servido por um caminho-de-ferro americano para

²⁰⁸ Ainda de acordo com Loureiro o projecto tinha sido apresentado em Dezembro de 1866 e aprovado por Portaria de 15 de Janeiro de 1867. Na sequência das aprovações foram propostas algumas alterações sobre o traçado da rua e alguns pormenores relativos à construção (construída em calçada à portuguesa que incluía aterros, muros de suporte, uma ponte, dois aquedutos) estas alterações pouco alteravam o projecto, mas quase duplicavam os seus custos. A estrada a construir passaria a Praça da Rainha, atravessaria a ribeira de S. João, cortaria os fortes da Fonte e de Santa Catarina e teria uma extensão de cerca de 1217,7 metros até chegar ao pátio da Alfândega.

²⁰⁹ Estas obras incluíram a construção do viaduto junto ao molhe da Pontinha destinado a estabelecer a ligação entre os terraplenos do molhe da Pontinha e a estrada que ligava à Alfândega e com a rampa que conduzia à rua Princesa D. Maria Amélia. Foi planeada em 1887 e executada em simultâneo com as obras do molhe terminando em 1892 (TRIGO. 1912 p. 3).

passageiros e mercadorias. Contudo, o mesmo engenheiro voltava a referir-se ao cais afirmando que no centro, à entrada da cidade, próximo da Alfândega e do Palácio do Governador do Distrito e do Comando Militar da Madeira poderia construir-se o que fora sempre a aspiração geral da cidade – *“um molhe para o serviço dos embarques e desembarques”* (LOUREIRO: 1910, p. 46)

A maneira por que se fazia então, e se faz ainda hoje excepcionalmente, este serviço é muito inconveniente, e mesmo perigosa, quando o mar não está tranquilo.

Para o embarque, os passageiros entravam num pequeno bote que estava em seco e varado sobre o calhau. À força de braços e quando o mar subia pela praia, levava-se o bote a flutuar, roçando pelo fundo e recebendo o choque das vagas, molhando muitas das vezes os passageiros.

Para o desembarque, usava-se o processo de fazer subir o bote pela praia, auxiliado pelo impulso de varas e por uma junta de bois, que puxava o barco para terra. Este processo era bastante fastidioso para senhoras, velhos e doentes, pois a subida da praia apresentava *“calhaus”* grossos e inclinação que rondava os 10 cm, o que a tornava fatigante e custosa.

“É ainda este o processo de que se usa, mas raríssimas vezes, e quando o molhe da Pontinha actual não é praticável, ou por não quererem os barcos ir utilizar-se do abrigo daquele molhe, onde se embarca e desembarca sempre com facilidade.” (LOUREIRO: 1910, p. 46)

FIGURA 52 – DESCARGA DE MERCADORIAS NO “CALHAU”, EM FRENTE À CIDADE



Fonte: LOUREIRO (1910).

Para facilitar o embarque e desembarque das mercadorias nas pequenas embarcações que as transportariam de ou para bordo, foi construído, em 1798, o Pilar de Banger²¹⁰, junto à linha de costa, mais precisamente na rua da Praia, com o objectivo de transportar para terra a carga dos navios mercantes ancorados na baía.

Porém, este método revelou-se impraticável e o pilar foi comprado por *Blandy Brothers & Co.* em Março de 1873. Desde essa data, foi usado para içar no seu topo as bandeiras das companhias de navegação representadas (cuja agência era exercida) pela *Blandy Brothers*, funcionando como um marco para os que chegam à ilha.

O Pilar acabou por ser demolido, após um intenso braço-de-ferro entre o seu proprietário e a JAPAM (que chegou inclusive a envolver directamente o cônsul britânico na ilha), de forma a ser construída a Avenida Marginal, cujo traçado colidia com a referida infraestrutura.

FIGURA 53 – O PILAR DE BANGER E A ACTIVIDADE MARÍTIMA EM FRENTE À CIDADE



Fonte: Cópia de fotos históricas (sem autor e sem data).

2.2.3.1 – AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE CONSTRUÇÃO DE UM CAIS EM FRENTE DA CIDADE

A distância e a dificuldade de acesso entre o molhe da Pontinha e o centro da cidade justificaram várias tentativas para o estabelecimento de um cais em frente à cidade que permitisse o acesso directo ao mar, o que constituía aliás uma antiga aspiração dos habitantes do Funchal.

²¹⁰ Assim designado devido ao nome do seu construtor: John Banger.

Neste contexto, a Câmara do Funchal deliberou em Sessão da Câmara Municipal de 22 de Abril de 1843 a construção de um cais de pedra na entrada da cidade para comodidade dos passageiros que visitavam a ilha, principalmente no Inverno quando a agitação marítima impedia ou dificultava os embarques e os desembarques efectuados directamente na praia.

A responsabilidade pela construção do cais foi entregue ao Major de engenharia Manuel Júlio Guerra²¹¹. A sua construção iniciou-se imediatamente mas o projecto passaria por vicissitudes e dificuldades de vária ordem, que atrasaram a sua concretização. As dificuldades materiais e a falta de conhecimentos técnicos dessa época contribuiriam para que ao longo da sua construção, a obra fosse sucessivamente destruída por temporais, levando a que depois de muitas discussões em Sessões de Câmara, de muitas cedências às solicitações do Major no sentido de lhe serem concedidas autorização e mais meios para proceder aos reparos, a Câmara acabou por reconhecer que aquele oficial não possuía os conhecimentos necessários para a execução de uma obra com aquelas características, tendo ficado com uma grande dívida e sem saber o que fazer com o pequeno troço que constituía os restos do cais.

Só muitos anos mais tarde o Funchal viria a dispôr de um cais para o embarque/desembarque dos passageiros em frente à cidade.

2.2.3.2 – O FECHO DO ILHÉU E A CONSTRUÇÃO DO CAIS DA CIDADE

Como se já se referiu, o molhe que estabelecia a ligação entre terra e o ilhéu de S. José só dispunha de um pequeno cais utilizado apenas nos dias de mau tempo, uma vez que a baía continuava exposta aos temporais de Sul que provocavam, com alguma frequência, naufrágios e acidentes com embarcações e tripulantes.

Neste contexto, e depois do fracasso das primeiras tentativas para a construção do cais na entrada da cidade, impunha-se a criação de condições de fundeadouro seguro para as embarcações que demandavam o porto, aumentando a sua segurança e as condições de operacionalidade na movimentação de mercadorias e passageiros.

²¹¹ De acordo com Adolfo Loureiro, este oficial tinha-se oferecido para dirigir gratuitamente a construção do cais em frente da cidade. (LOUREIRO, 1910)

Em 1879, o Governo incumbiu²¹² o General Henrique de Lima e Cunha, então Director-Geral de Obras Públicas, de proceder ao estudo para a construção de um novo cais acostável na cidade do Funchal²¹³. Este oficial começou por equacionar duas alternativas, procurando determinar qual seria mais conveniente e económica: a continuação do cais da Pontinha do lado de terra até à ribeira de S. João ou, em alternativa, a construção de um molhe-cais na entrada da cidade no mesmo local onde estavam as ruínas do primeiro²¹⁴.

Segundo Loureiro, *“ambas as obras, porém, seriam muito convenientes e eram exigidas pelo grande movimento comercial que já oferecia a cidade e que aumentava todos os dias, graças à feliz situação geográfica daquele porto e mais condições locais.”* (LOUREIRO:1910, p.47)

Contudo, Adolfo Loureiro refere ainda que o autor do estudo defendia que seria mais importante a construção de um molhe ligando a Pontinha ao ilhéu, pois, apesar do elevado custo deste quebra-mar, ele permitiria criar uma pequena doca de abrigo para embarcações de pequena dimensão capaz de garantir, em caso de mau tempo, o embarque e desembarque de passageiros. Pelo contrário, o molhe na entrada da cidade só poderia ser utilizado com bom tempo e mar de pequena vaga uma vez que o ancoradouro da baía completamente abrigado de Norte era todavia exposto ao Sul e nele se propagava a ondulação vinda do largo²¹⁵.

O General Henrique de Lima e Cunha entendia que, a ter de escolher uma alternativa, deveria optar-se pela construção do novo molhe na Pontinha que permitiria a construção da estrada até à ribeira de S. João, servindo não só o transporte marítimo mas também o terrestre²¹⁶.

²¹² Por portaria de 17 de Setembro de 1879.

²¹³ Loureiro refere testemunhos de que o Engenheiro Tibério Augusto Blanc procedeu a diversos estudos (traçados) para a construção de cais no Funchal e molhe da Pontinha mas refere não existirem vestígios desses documentos e traçadas nem vestígios na direcção das obras públicas no Funchal

²¹⁴ Ponderando neste caso qual deveria ser a sua extensão, dimensão e sistema de construção.

²¹⁵ Para ser abrigado teria de ser terminado em T o que seria semelhante em dificuldade e custos às do quebra-mar da Pontinha.

²¹⁶ Segundo Loureiro (1910), a Junta reconhecia que o molhe-cais facilitaria de um modo seguro e cómodo o tráfego de passageiro e mercadorias quer no Verão, quer no Inverno quando as condições do tempo e a ondulação o permitissem.

Anos mais tarde foi entregue ao mesmo oficial a responsabilidade de elaborar o estudo de um novo cais na cidade do Funchal, o qual mereceu um parecer positivo da Junta Consultiva de Obras Públicas em 12 de Junho de 1881²¹⁷.

O projecto do cais junto à entrada da cidade, previa a construção de um molhe perpendicular à costa com 70 m de comprimento e 10 de largura com duas escadas um pouco recolhidas na extremidade²¹⁸. A localização e orientação desta infraestrutura coincidiam com o antigo cais em ruínas.

Contudo, só muitos anos mais tarde este projecto seria retomado.

2.2.3.3 – O MOLHE DA PONTINHA (1890)

A 7 de Agosto de 1880 o Eng.º Lima e Cunha apresentou o seu ante-projecto para a construção de um molhe entre a Pontinha e o Ilhéu²¹⁹, propondo duas soluções alternativas: a primeira consistia num alinhamento recto com 110 m de extensão e a segunda, preferível para o autor sobre a forma de arco de círculo com a convexidade para Oeste que teria 140 m mas com grandes vantagens, aumentando a área de abrigo e dando mais resistência ao molhe, com custo e dificuldade semelhantes²²⁰

FIGURA 54 – ILHÉU DO MEIO



Fonte: LOUREIRO (1910).

²¹⁷ Adolfo Loureiro refere a data de 17 de Junho

²¹⁸ O projecto do Engenheiro continha uma variante – construção de uma ponte em ferro apoiada num maciço de alvenaria na extremidade, formando um pilar. Permitiria não impedir o transito pela praia de um para o outro lado do molhe e não obstar as correntes marítimas ao longo do litoral e ser de construção mais rápida. Porém questionava-se a possível acção negativa da vaga em temporais na ponte desta natureza (LOUREIRO; 1910).

²¹⁹ Na sequência da portaria de 17 de Setembro de 1879.

²²⁰ Sobre esta obra (Loureiro 1910) refere-se que Tibério teria estudado diversos traçados (mas não existem referencias escritas ou documentos).

FIGURA 55 – PLANTA RELATIVA À CONSTRUÇÃO DE UM MOLHE-CAIS DE ABRIGO NO FUNCHAL, LIGANDO OS DOIS ILHÉUS



Fonte: GRUPO DE ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DO ARQUIVO ARQUEOLÓGICO MILITAR (s.d.).

O parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas²²¹ reconhecia que, apesar deste quebra-mar estabelecer um abrigo para estacionamento de embarcações e dispor das condições necessárias para poder funcionar como cais de acostagem, o orçamento era conciso e o projecto reduzia-se a uma curta memória e a uma única folha de desenhos, pelo que aquela entidade entendeu que deveria ser desenvolvido um estudo mais profundo e o quebra-mar deveria ser mais reforçado, através do aumento da largura e da altura da muralha.

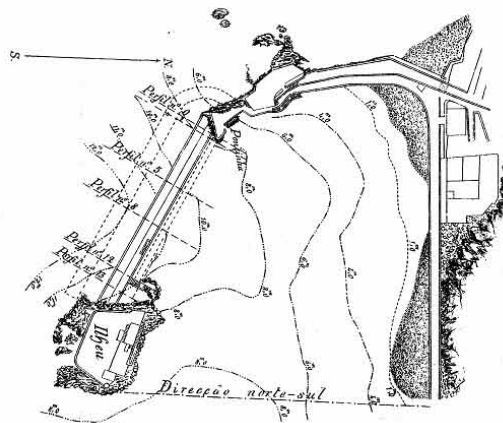
Apesar do parecer da Junta Consultiva, este projecto tinha tido a virtude de constituir uma base sólida para as discussões sobre as alternativas que se colocavam ao desenvolvimento de um porto na cidade do Funchal. “O Sr. Lima e Cunha havia, porém, feito o grande serviço de chamar para esta obra as atenções do Governo, estabelecendo o seu projecto uma base para a discussão d’ella.” (LOUREIRO:1910, p.64).

O projecto definitivo desta obra viria a ser elaborado pelo engenheiro Mariano Augusto Machado de Faria e Maia, o qual apresentou, a 12 de Fevereiro de 1884, um estudo apoiado por um relatório desenvolvido, onde justificava as obras projectadas com base nos conhecimentos técnicos de então e na sua experiência neste tipo de trabalhos, advinda da sua acção nas obras portuárias dos Açores, nomeadamente no quebra-mar de Ponta Delgada.

²²¹ Parecer de 17 de Junho de 1881.

O projecto consistia na construção de um muro-cais, criando uma área abrigada de 3,3406 ha, capaz de acolher cerca de 24 navios²²². Depois da sua aprovação e da elaboração de um concurso para a sua execução, a obra foi adjudicada a 3 engenheiros franceses, Combemale, Michelon e Maury, através de um contrato assinado a 17 de Setembro de 1885. O projecto inicial sofreu algumas alterações propostas pelos adjudicatários tendo a obra sido concluída em 1890.

FIGURA 56 – PLANTA GERAL DO QUEBRA-MAR DA PONTINHA, ELABORADO PELO ENG^o FARIA E MAIA



Fonte: APRAM.

Mais uma vez, a força do mar e as condicionantes dos conhecimentos técnicos existentes naquela época contribuíram para a ocorrência de acidentes ao longo da construção do molhe e mesmo no decurso do prazo de garantia da empreitada.

FIGURA 57 – O MOLHE DA PONTINHA



Fonte: LOUREIRO (1910).

²²² 6 navios em profundidades de 1 a 4 metros, 5 de 4 a 6 metros 5 de 6 a 8 metros e 1 metros em profundidades de 8 metros.

O novo molhe da Pontinha viria a ser fortemente danificado por um violento temporal que ocorreu a 28 de Fevereiro de 1892. Os relatórios elaborados na altura concluíram pela falta de estabilidade da obra e determinaram a necessidade de reparar as avarias e reforçar os perfis, tendo o Director das Obras Públicas do Distrito do Funchal, Eng.º João Henrique Von Hafe, apresentado em Dezembro de 1892 o projecto definitivo do molhe da Pontinha que incluía a ligação com a Avenida da Pontinha. A obra ficou definitivamente concluída em 1895, depois de resolvidas algumas divergências entre a Administração e os empreiteiros²²³.

FIGURA 58 – LINHA-FÉRREA ENTRE O CAIS DA PONTINHA E A ALFÂNDEGA



Fonte: LOUREIRO (1910).

De acordo com Augusto Trigo, logo que ficaram concluídas as obras do porto de abrigo, em 1885, um comerciante da cidade pediu uma concessão para construir e explorar um caminho-de-ferro de tracção a vapor entre o porto e a alfândega do Funchal (TRIGO: 1912, p.8).

A Empresa do Cabrestante, principal responsável pelo movimento de mercadorias que continuava a processar-se preferencialmente na praia, rapidamente percebeu que a construção de uma linha de caminho-de-ferro e a implementação de um serviço de transporte de mercadorias se traduziria numa forte concorrência que faria deslocar o tráfego de mercadorias para a Pontinha, tendo apresentado ainda no mesmo ano um pedido para a mesma concessão.

²²³ A recepção provisória da obra foi aprovada pela Portaria de 16 de Agosto de 1890.

Face à existência de dois interessados, o Governo decidiu abrir um concurso para a concessão, tendo incumbido a Direcção de Obras Públicas do Distrito do Funchal de elaborar o projecto e orçamento das obras e organizar o processo de concurso.

Aproveitando os atrasos que se verificaram na abertura do concurso, a Associação Comercial do Funchal, consciente da importância e dos benefícios que aquele projecto traria para o comércio, solicitou ao governo, em 1887, “(...)uma concessão por 99 anos de exclusivo da exploração comercial do cais da Pontinha, propondo-se construir entre ele e a Alfândega um caminho de tracção animal”. Ainda segundo este autor, a Associação Comercial do Funchal propunha-se, como contrapartidas, adoptar tarifas muito vantajosas para o público e reservar os lucros da sua exploração para custear as despesas de manutenção de uma escola de comércio que se obrigava a construir (TRIGO: 1912, p.8).

Contudo, apesar destas contrapartidas, o Governo entendeu que aquela concessão não era conveniente e que deveriam ser da sua responsabilidade as obras do caminho-de-ferro e as instalações necessárias para a exploração do porto, a qual deveria ser entregue à responsabilidade da alfândega. Neste contexto, o Governo chegou mesmo a mandar elaborar os respectivos projectos e orçamentos mas nunca lhes deu execução (TRIGO: 1912 p.8).

2.2.3.4 – A CONSTRUÇÃO DO “CAIS DA CIDADE”

Apesar da importância de que se revestia a construção do molhe cais do Funchal para a cidade, reconhecida e ansiada por todos durante décadas, só em 1886, depois de ter sido aprovada a empreitada para a construção do molhe da Pontinha, é que foram feitas novas diligências junto do Governo, realçando as vantagens e a urgência de avançar sobre a construção do cais em frente da cidade dadas as facilidades que daí adviriam para os passageiros que visitavam a ilha, permitindo o embarque/desembarque no centro da cidade (DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS MARÍTIMOS, 1962). Tendo em conta o seu afastamento em relação à cidade, o molhe da Pontinha seria apenas utilizado quando o mau tempo não permitisse a utilização do cais.

Adolfo Loureiro refere que a Junta Consultiva de Obras Públicas reconsiderou sobre a importância desta obra e, depois de ponderar sobre as considerações do Coronel de Engenharia Miguel Henriques, as condições do porto e a falta de pedreiras, decidiu

que o projecto deveria ser mais moderado embora sem comprometer o seu prolongamento e expansão futura.

A Junta considerava que o projecto deveria ser devidamente compatibilizado com as providencias que esta tinha aconselhado para a estrada litoral e com os projectos e dados estatísticos relativos ao tráfego do porto, para poder apreciar devidamente a utilidade das respectivas obras. (LOUREIRO: 1910, p.50)

Entre as principais indicações da Junta Consultiva de Obras Públicas Adolfo Loureiro refere (LOUREIRO: 1910, p.51):

- O cais não deveria servir para a atracagem de brigues e escunas mas, ser limitado ao serviço das embarcações do porto;
- O molhe deveria ser todo em pedra, excluindo a ponte metálica, com 10 a 12 metros de largura e o comprimento do molhe deveria permitir ter nos últimos 10 metros da extremidade entre 1,5 a 2 metros de altura de água na baixa-mar;
- A escada do lado Este (mais abrigado) deveria ser mais larga e reservada para passageiros ficando a escada do lado oposto para as mercadorias;
- O cais deveria ser equipado com *“aparelhos elevatórios”* e *“linhas-férreas para o transporte”* que entroncariam com a linha americana ou com a estrada litoral que se viesse a construir.

Neste contexto, e tendo em linha de conta estas considerações, o Eng.º José Bernardo Lopes de Andrade apresentou, a 27 de Abril de 1887, um novo projecto para a construção do cais da cidade²²⁴, baseado no que havia sido anteriormente elaborado pelo engenheiro Lima e Cunha. O novo projecto previa a construção de um molhe-cais com 75 metros de extensão e 12 metros de largura dispondo de escada de cada lado e de uma altura de água na sua extremidade de 5 e 8 metros respectivamente na baixa-mar e na praia mar²²⁵.

O projecto de execução foi aprovado no mesmo ano²²⁶, tendo sido aberto um concurso para a sua execução a 4 de Janeiro de 1888. Contudo, a obra não chegou a ser

²²⁴ De acordo com Adolfo LOUREIRO (1910) este novo projecto foi elaborado pelo Eng.º Rodolpho Ramiro Correia Mendes, sob as ordens do Eng.º José Bernardo Lopes de Andrade.

²²⁵ Fundado a uma profundidade de 5 metros abaixo do nível da baixa-mar.

²²⁶ Aprovado por portaria de 5 de Dezembro de 1887, depois do parecer favorável da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas de 27 de Junho do mesmo ano.

adjudicada em virtude de não haver licitantes, conforme refere Adolfo Loureiro referindo-se ao auto lavrado em 3 de Abril de 1888 (LOUREIRO:1910, p.51).

Entretanto foi entendido conveniente proceder, uma vez mais, à reformulação do projecto inicial, responsabilidade que coube ao Eng.^o Lima e Cunha, chefe de secção na Repartição de Obras Públicas. O novo projecto foi apresentado a 17 de Abril de 1888²²⁷, contendo ligeiras rectificações no que respeitava às dimensões gerais mas importantes modificações no que se referia ao sistema de construção.

O concurso para a adjudicação da construção do cais em frente à cidade voltaria a ser anulado pela segunda vez devido ao facto de a única proposta concorrente, apresentada pelos senhores Combemale, Michelin et Maury²²⁸, possuir um valor superior ao orçamento previsto²²⁹.

Aberto novo concurso em 25 de Agosto do mesmo ano, que assumiu como base de licitação o valor apresentado pela proposta anterior, a empreitada de construção do cais foi finalmente adjudicada em 18 de Janeiro de 1889²³⁰ aos memos pelos proponentes.

A solução apresentada no concurso viria, ainda, a ser sujeita a algumas modificações de ordem construtiva introduzidas quer por parte dos empreiteiros, quer por determinação da Administração num processo complexo que envolveu revisões do projecto inicial, reclamações dos adjudicatários, revisão de custos face à modificação do projecto e às obras a realizar. A estes factores juntou-se a discussão sobre a possibilidade de utilização, por parte dos empreiteiros, dos equipamentos que empregavam nas obras do molhe da Pontinha, pretensão que, depois de alguma discussão, veio a ser aceite pelo Governo.

A construção do cais ficou concluída a 27 de Abril de 1892²³¹, três anos antes da conclusão do molhe-cais da Pontinha.

²²⁷ Aprovado por Portaria de 21 de Abril de 1888.

²²⁸ Os mesmos Engenheiros encarregues da construção do molhe da Pontinha

²²⁹ Como refere LOUREIRO (1910), referindo-se ao auto de abertura de propostas de 20 de Julho de 1888 apenas no que consta ao preço e ao número de concorrentes

²³⁰ Por Portaria de 27 de Agosto.

²³¹ A recepção definitiva da empreitada ocorreu, de acordo com a descrição de Adolfo Loureiro, no dia 27 de Abril de 1895.

FIGURA 59 – O CAIS EM FRENTE DA CIDADE



Fonte: LOUREIRO (1910).

Esta não seria, contudo, a forma final do cais, o qual, anos mais tarde, foi sujeito a obras de expansão de forma a resolver as limitações que resultavam da sua pequena extensão, e que lhe deram a configuração que possui actualmente.

2.3 – INICIATIVAS PRIVADAS

2.3.1 – OS PROJECTOS PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA PONTE-CAIS

Dadas as suas características, o cais da cidade não resolvia os problemas da movimentação de mercadorias, que continuava a processar-se na praia de calhau em frente à cidade e tinham, posteriormente, de transitar pela alfândega.

Neste contexto, em 1907, um particular residente em Lisboa solicitou e obteve do Governo uma licença para “*construir e explorar uma ponte-cais*” ligando a praia com o pátio da Alfândega com o objectivo de melhorar as condições em que se fazia o tráfego de mercadorias. O projecto foi aprovado, tendo-lhe sido concedida uma concessão para a sua execução com a condição de não estorvar o movimento na rua da Praia. Contudo, a obra atrasou-se devido à necessidade de cumprir algumas formalidades legais e nunca chegou a concretizar-se, mesmo depois de ter sido renovada a sua concessão.

Segundo Augusto Trigo, este pedido serviu de estímulo à Empresa do Cabrestante, responsável pela movimentação de mercadorias na praia, a qual a partir do ano em que foi feita esta concessão procurou introduzir melhoramentos nas suas instalações e

nos seus serviços com o fim de resistir à concorrência que resultaria da entrada de uma nova empresa nos serviços de movimentação de mercadorias. (TRIGO:1962, p.9)

Dois anos mais tarde, em 1909, foi concedida uma outra concessão a uma empresa local, para a construção de uma ponte-cais “*volante ou amovível*” para embarque desembarque de passageiros. Esta nova infraestrutura seria construída na praia um pouco a Leste do cais da “*entrada da cidade*”, mas, à semelhança do projecto anterior, a sua concessão viria a caducar sem que tivessem sido realizadas quaisquer obras. (TRIGO: 1962, p. 9)

Ainda de acordo com Augusto TRIGO (1962), a única concessão que foi realizada à empresa de fornecimento de carvão, a qual, de acordo com o Engenheiros não veio melhorar as condições do tráfego comercial do porto, servindo apenas os interesses privados dos proprietários daquela empresa. Apesar desta posição, é necessário ter em conta que, naquela época, o fornecimento de carvão à navegação constituía um factor importante para a competitividade e a atractividade do Porto do Funchal, à semelhança do que acontecia noutros portos do Atlântico.

2.4 – O PORTO DO FUNCHAL NO INÍCIO DO SÉC. XX (1911)

2.4.1 – DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO E LIMITAÇÕES DAS INFRA-ESTRUTURAS

No início do século XX a Madeira e o Funchal dispunham de um porto que, apesar de oferecer condições razoáveis para a época não oferecia condições de abrigo e segurança para as embarcações, os passageiros e as mercadorias, principalmente no Outono e no Inverno, quando os temporais eram mais frequentes.

Para servir o tráfego que o procurava, o porto dispunha do molhe ou quebra-mar da Pontinha com cerca de 120 metros de cais acostável²³², permitindo abrigo e acostagem de pequenas embarcações até 1.000 toneladas e do molhe cais na entrada da cidade, através do qual se processava o embarque / desembarque de passageiros, transportados em lanchas de e para os navios fundeados ao largo.

²³² As avarias, reparações e reforços do molhe continuaram a suceder no molhe apesar em menor dimensão. Em 1909 foi reposto o “lajedo” do cais e, entre 1930 e 1931, foi reforçado o talude através da execução de obras de protecção exterior do molhe.

FIGURA 60 – MOVIMENTO DAS LANCHAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS JUNTO À PRAIA



Fonte: Cópia de foto histórica (autor e data desconhecidos).

As exigências resultantes da evolução dos tráfegos aliadas ao receio da concorrência que os portos das ilhas Canárias poderiam fazer ao Porto do Funchal, obrigavam à realização de novos investimentos portuários “(...) *alargando as possibilidades do porto, para que satisfizesse as solicitações a que era e deveria ser chamado, como porto de escala por excelência, porto de turismo com grandes possibilidades de desenvolvimento, pelas incomparáveis belezas da ilha que serve, e porto de comércio adaptado às necessidades do seu “hinterland”.*” (DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS MARÍTIMOS:1962, p.23).

As questões relacionadas com o desenvolvimento Porto dominaram o quotidiano dos Madeirenses que durante décadas discutiram os problemas do Porto, reivindicado soluções adequadas junto do Governo da República.

“o porto representa papel primacial na vida do Funchal e da Madeira e, por isso, natural era que não só funchalenses como todos os madeirenses vivessem intensamente os surtos de impulsionamento ou de declínio das actividades portuárias, suscitando-se paixões que, por vezes, atingiram elevado grau emocional” (DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS MARÍTIMOS:1962, p.23).

Reconhecendo a premência de dotar o Porto do Funchal com as condições indispensáveis ao seu movimento comercial, o Governo nomeou, em Dezembro de

1911, uma comissão²³³ para estudar e indicar quais os melhoramentos de que o porto necessitava.

A Comissão começou por pedir esclarecimentos ao Ministério do Fomento, pois achava que o seu trabalho não se devia restringir aos *“melhoramentos a introduzir no porto artificial, constituído pela pequena baía abrigada pelo Molhe da Pontinha”*, devendo também considerar outras alternativas (TRIGO:1912, p.1).

No início dos trabalhos, Augusto Trigo indicou à comissão as obras executadas até então pelo Estado para melhorar o Porto do Funchal, analisando os resultados obtidos sob o aspecto das comodidades que ofereciam à navegação e ao comércio, ao mesmo tempo que compilou e apresentou todos os estudos, planos e projectos realizados e a realizar indicando os melhoramentos que entendia indispensáveis ao porto.

2.5 – A JUNTA AUTÓNOMA DAS OBRAS E OS NOVOS PROJECTOS

A comissão, baseando-se no trabalho do Engenheiro Trigo, apresentou o seu parecer em 29 de Abril de 1912, onde preconizava a execução de um conjunto de obras portuárias e a criação de uma Junta Autónoma para as realizar (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, p.265).

Na sequência das conclusões da Comissão foi criada, em Agosto de 1913, a Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal²³⁴ (JAOPF) que tinha como principal missão:

- Proceder aos trabalhos de reparação do molhe cais da Pontinha cujo estado de degradação ameaçava ruir;
- Apetrechar o cais interior do molhe;
- Construir uma linha-férrea que ligasse esse cais à Alfândega e um cais em frente dela;
- Prolongar o cais existente;
- Abrir uma avenida marginal entre o cais da entrada da cidade e o campo Almirante Reis;

²³³ A Comissão foi nomeada por Portaria de 8 de Dezembro de 1911 e integrava, na qualidade de vogal, o Eng.º Adriano A.Trigo, à data director interino das Obras Públicas do Distrito do Funchal.

²³⁴ Criada pela Lei nº 89, de 13 de Agosto de 1913.

- Construir uma pequena doca entre o cais da Alfândega e a foz da ribeira de Santa Luzia;
- Dotar o porto dos edifícios e instalações necessários para os seus serviços privativos e outros serviços como a Alfandega ou o posto marítimo de desinfecção. (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, p. 265)

2.5.1 – O PROJECTO PARA A CONSTRUÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL

A Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal contratou o Engenheiro Furtado de Mendonça para proceder à elaboração do projecto das obras necessárias a executar no porto. O projecto foi-lhe apresentado em 20 de Dezembro de 1918 e tinha como componentes principais:

- Construção de uma doca de marés na ribeira dos socorridos;
- Prolongamento e alargamento do cais da cidade numa extensão de 150 metros;
- Construção de uma linha-férrea ligando a Pontinha à Alfândega e apetrechamento daquele cais com guindastes;
- Construção de um cais com cerca de 350 metros entre a entrada da cidade e a ribeira de Santa Luzia conquistando ao mar uma faixa de 50 metros;
- Construção de uma doca de cabotagem junto à ribeira de S. João com cerca de 1 há e à cota de -4,00m abaixo do zero hidrográfico;
- Construção de edifícios para serviços como a Alfandega ou o Posto de desinfecção.

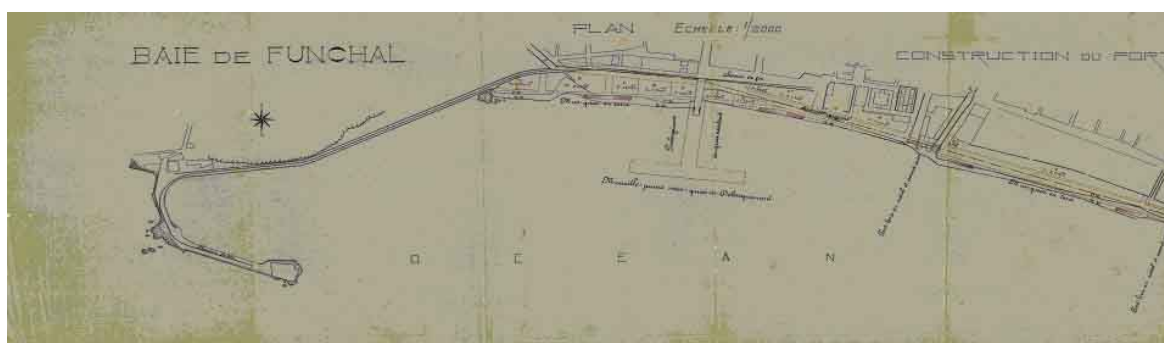
Apesar de o projecto ter merecido a aprovação da JAOPF ele viria a ser rejeitado pelo Conselho Superior de Obras Públicas²³⁵, que colocou em causa os detalhes de construção e a localização dos diferentes serviços, os quais poderiam localizar-se em terrenos conquistados ao mar, evitando as enormes expropriações que resultariam da solução apresentada.

De acordo com este parecer, a junta elaborou²³⁶ um ante-projecto de desenvolvimento das infraestruturas portuárias, datado de 16 de Agosto de 1921, que deveria constituir de base a um concurso público²³⁷, do qual constavam as seguintes obras principais:

²³⁵ Parecer do CSOP nº 35025 de 28 de Abril de 1920

²³⁶ Foi responsável pela elaboração do ante-projecto o engenheiro auxiliar Soares Júnior, membro da JAOPF.

- Um muro cais com serventia por escadas exteriores desde a ribeira de S. João até ao Forte de Santiago;
- Um cais em T ligado ao existente cais da entrada da cidade numa extensão de 775 metros;
- O alargamento do cais da entrada da cidade para 20 m de largura;
- Uma ponte cais ligando o cais em T à Alfândega;
- Uma muralha com cerca de 480 metros paralela à avenida da marginal desde o forte de Santiago até em frente das ribeiras de Santa Luzia e João Gomes, onde existiria uma abertura de 75 metros para entrada de embarcações;
- Uma marginal numa extensão de 1318 metros desde a ponte de S. Lázaro até ao forte de Santiago com uma largura de 20 metros;
- O prolongamento do quebra-mar da Pontinha numa extensão de 250 metros;
- Vários edifícios para administração dos serviços do porto, mercado, praça do peixe, posto de desinfecção;
- Uma muralha de 448m de extensão entre a Pontinha e o Hotel Reids, com uma abertura para o actual porto de abrigo, para a criação de uma doca de marés para pequenas embarcações aumentando assim a superfície do porto de abrigo;
- Um ramal de via-férrea eléctrica ligando a Pontinha à Alfândega.

FIGURA 61 – PROJECTO DO PORTO DO FUNCHAL

Fonte: APRAM²³⁸ (s.d.)

²³⁷ Os cálculos e os projectos de detalhe deveriam ser elaborados pelos concorrentes.

²³⁸ Apesar de se desconhecer a data e o autor desta planta, as soluções apresentadas correspondem ao ante-projecto de desenvolvimento das infraestruturas portuárias, elaborado pela JAOPF em Agosto de 1921.

O Conselho Superior de Obras Públicas²³⁹, aprovou o plano na generalidade, “(...) com algumas modificações indispensáveis e de forma a que o seu orçamento não excedesse as bases orçamentais determinadas em função dos rendimentos possíveis, (...)” (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES a: 1929, p.266).

O Conselho apresentava então as seguintes modificações:

- Eliminação da muralha acostável de 775 metros (por servir somente em casos excepcionais e ser de construção onerosa);
- Eliminação da muralha de cerca de 480 metros para Oeste do Forte de Santiago (o seu fim parecia ser apenas a protecção dos cais marginais);
- Eliminação da ponte ligando o cais em T à Alfandega;
- A não inclusão no concurso do prolongamento do molhe da Pontinha (por ser dispendioso);
- Considerar aparte do concurso a muralha de 488 metros entre a Pontinha e o Hotel Reid (por não se saber se vale a pena gastar tanto dinheiro com aquela obra) sendo talvez mais aconselhável a terraplanagem daquele espaço para aumentar a área da cidade;
- A não inclusão dos edifícios no concurso (embora necessários, poderiam ser construídos mais tarde);
- A elaboração de um projecto completo com medição e orçamento para se poder ajuizar a viabilidade da execução das obras;
- O melhoramento do actual porto de abrigo que seria um valioso auxiliar para o desenvolvimento do porto;
- A modificação do programa do concurso dividindo-o em duas partes: a primeira consistiria na apresentação de projectos com dois primeiros prémios, correspondendo o primeiro prémio ao projecto a adoptar; a segunda seria constituída pelo lançamento do concurso para a execução das obras relativas ao projecto vencedor.

239 Parecer do CSOP de 36254 de 25 de Outubro de 1921.

2.5.2 - O CONCURSO DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL E A FUMASIL

A 6 de Março de 1922 foi aberto o concurso público para apresentação do projecto e respectivo orçamento, relativo às obras marítimas a executar no Porto do Funchal, tendo já em consideração as recomendações do CSOP. O concurso terminou a 6 de Dezembro de 1922 sem que tivesse entretanto surgido algum concorrente.

No ano seguinte, em 31 de Janeiro de 1923, foi aberto um segundo concurso de âmbito mais alargado e que incluía: a apresentação de propostas para a construção das obras do Porto do Funchal; a elaboração do projecto e a sua exploração temporária²⁴⁰. O concurso terminou a 31 de Outubro de 1923, tendo apenas concorrido a empresa Fumasil Company Limited²⁴¹, S.A.R.L., constituída em Londres cerca de um mês antes.

A proposta apresentada pela empresa Fumasil não respeitava as bases do concurso e alterava ou contrariava as condições financeiras definidas nessas bases, mas a Junta decidiu-se²⁴² pela adjudicação provisória da execução das obras e a exploração do Porto do Funchal (documentos relativos à questão do porto do Funchal).

A Fumasil propunha-se construir e explorar o Porto do Funchal, como era referido nos termos do concurso, apresentando um anteprojecto das obras a realizar e uma estimativa do investimento (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES a:1929, p.267):

- Construção de 786 metros de muros de cais acostáveis para embarcações de 35 pés de calado, paralelos à costa e a uma distância média de 100 metros para Oeste do actual cais da Cidade;
- Construção de um quebra-mar de protecção no prolongamento do cais da Pontinha, com cerca de 720 metros, dirigido de forma a deixar uma largura livre, no interior do porto, de cerca de 230 metros e abrigando uma área de 22 ha;

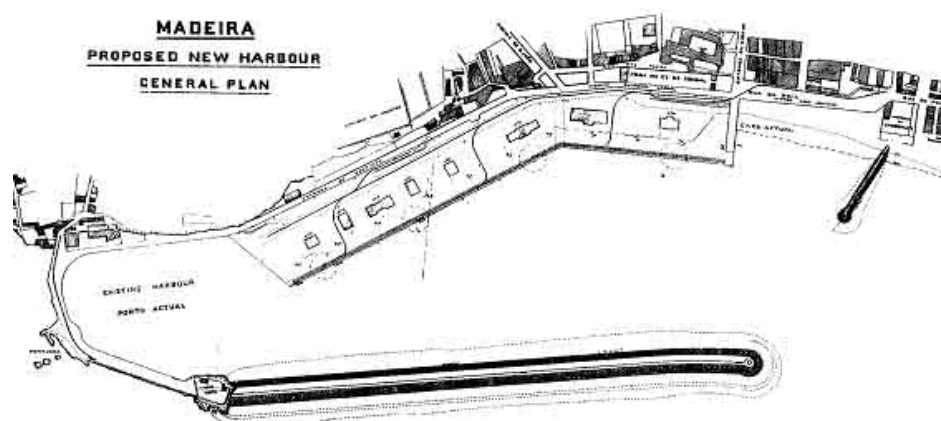
²⁴⁰ O concurso de concepção, construção e exploração do Porto do Funchal surgia como uma necessidade derivada do facto de a lei que tinha criado a JAOPF não a ter dotado dos meios suficientes para que pudesse realizar as obras necessárias.

²⁴¹ A Fumasil não era especialista em construção ou exploração de portos e tinha sido constituída um mês antes com o fim de fazer negócios capitalistas, financeiros e concessionários.

²⁴² A proposta foi aprovada pela comissão executiva da Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal em 31 de Outubro de 1923 e pela Junta Consultiva de Obras Públicas em 5 de Novembro do mesmo ano.

- Construção dos edifícios necessários para a exploração do porto;
- Construção de 1200 metros de muro de suporte para E do cais da entrada da Cidade;
- Um esporão de cerca de 100 metros de comprimento, na proximidade da ribeira de Santa Luzia, para impedir a acção das vagas paralelas.

FIGURA 62 – PLANO GERAL DAS OBRAS PROPOSTAS PELA EMPRESA FUMASIL COMPANY LIMITED, S.A.R.L, 1923



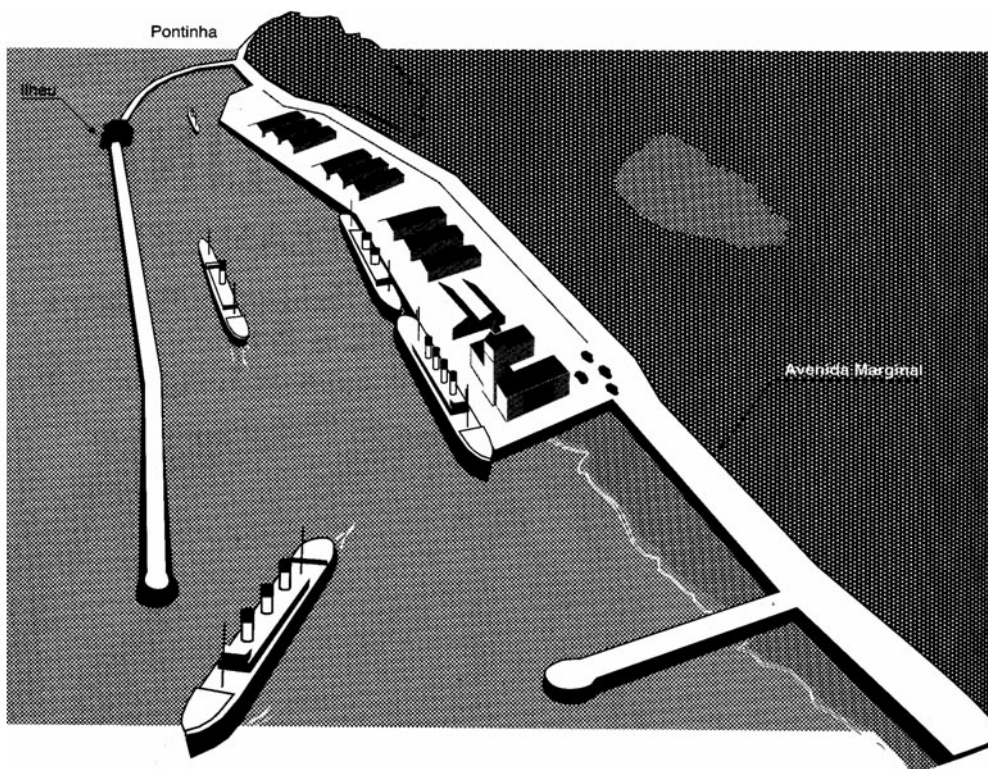
Fonte: DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS MARÍTIMOS (1962).

A empreitada de construção seria dividida em duas partes, que corresponderiam a metade do custo estimado do total das obras: a primeira compreendia a construção de 335 metros de muros cais; a segunda, incluía a construção de um quebra-mar com 457 metros que criaria uma área marítima abrigada cerca de 10 ha.

A adjudicação da obra não chegou a ser homologada, porque a Junta não possuía os meios financeiros e legais para adjudicar a exploração do porto a outra entidade. Este facto só foi ultrapassado em 1924 com a publicação da Lei nº 1657 de 3 de Setembro, que conferiu à JAOPF os poderes e os recursos necessários e a autorizou a contratar a construção do Porto do Funchal assim como a conceder a sua exploração²⁴³.

²⁴³ O período da Concessão não poderia ser superior a 50 anos e a adjudicatária teria de ser uma sociedade Portuguesa.

FIGURA 63 – PRESPECTIVA ESQUEMÁTICA SIMULANDO O PROJECTO APRESENTADO PELA FUMASIL



Fonte: Baseado numa aguarela de C. W. MILLS.

Um dia após a publicação daquela Lei, a 4 de Setembro, o Conselho Superior de Obras Públicas pronunciou-se sobre o processo de concurso e a adjudicação provisória²⁴⁴, concordando com o ante-projecto apresentado pela empresa Fumasil e preconizando a adjudicação da construção e exploração do porto àquela empresa, por um prazo não superior a 50 anos. A Fumasil deveria elaborar um projecto definitivo das obras e transformar-se numa sociedade portuguesa.

O parecer do CSOP foi aprovado pela portaria de 8 de Setembro de 1924, que mandou aprovar o processo do concurso público de 31 de outubro de 1923 e autorizou a JAOPF a adjudicar à Fumasil Company Limited a execução das obras, nos termos da Lei nº 1657 de 3 de Setembro de 1924, sob condição da empresa se constituir primeiro como sociedade portuguesa. Ou seja, a portaria em causa visava sobretudo legalizar a situação entretanto criada, fazendo aplicar a Lei de 1924 ao concurso aberto em 1923 para a construção e exploração do Porto do Funchal, ou seja com efeitos retroactivos.

²⁴⁴ Parecer do CSOP nº 37.600, de 4 de Setembro de 1924.

Em Março de 1925, foi constituída a Companhia das Obras do Porto do Funchal (da qual era accionista a Fumasil Company Limited). No ano seguinte, em 16 de Agosto de 1926, esta empresa apresentou um projecto definitivo²⁴⁵, baseado no ante-projecto apresentado anteriormente pela Fumasil e incluindo, como obras adicionais, a construção da Avenida Marginal e de uma linha férrea “reduzida” entre a Pontinha e a Alfândega.

2.5.3 – A CONTESTAÇÃO E A ANULAÇÃO DO CONTRACTO COM A FUMASIL

A aprovação do contrato entre a JAOPF e a Companhia das Obras do Porto do Funchal,²⁴⁶ adjudicando à companhia recém constituída a concessão da construção e exploração do Porto do Funchal por 50 anos, veio criar uma prolongada e acesa polémica, envolvendo grandes discussões públicas, campanhas e reclamações contra o contrato e o projecto da Fumasil. Os responsáveis pela contestação a este processo questionavam e contestavam a legitimidade do contrato nos seus aspectos técnicos e legais uma vez que o plano inicial tinha sido apresentado inicialmente pela Fumasil e o projecto técnico tinha sido desenvolvido, posteriormente, pela Companhia das Obras Públicas do Porto do Funchal.

Face a toda a polémica criada em torno deste processo, o Governo nomeou, através de uma portaria de 27 de Novembro de 1925, uma comissão²⁴⁷ para proceder a um inquérito sobre a forma como foi realizado o contrato.

A campanha em torno desta questão dominou durante alguns anos o quotidiano da vida dos madeirenses, assumindo várias formas de protesto das quais se destacam como principais:

- Representações ao Governo por várias individualidades da Madeira;
- Relatório da comissão de sindicância apresentado em Agosto de 1926;
- Críticas formuladas numa conferência realizada na Associação dos Engenheiros em 27 de Julho de 1927 pelo Eng.º Ernesto Florêncio Cunha, Governador Civil do Funchal;

²⁴⁵ Bastante incompleto segundo o RELATÓRIO DE MISSÃO (1928).

²⁴⁶ Aprovado pela Junta em 31 de Outubro de 1925 e publicado em Portaria de 27 de Novembro de 1925.

²⁴⁷ Constituída pelo Administrador-Geral dos Serviços Hidráulicos, por um juiz da relação de Lisboa e pelo Director-Geral da Contabilidade do Ministério do Comércio

- Cartas abertas publicadas por um cidadão que assumiu, à sua própria custa, a impressão e distribuição à população dos folhetos informativos, desmascarando situação de fraudes e ilegalidades e exigindo a impugnação do contrato.

Logo após a Revolução de 28 de Maio de 1926 foram enviadas ao novo Governo *“representações e súplicas para que se resolvesse, com brevidade e sem prejudicar o desenvolvimento do porto, o incidente levantado. Estavam em causa, porém, factores políticos, administrativos, económicos e diplomáticos, dificultando o saneamento da questão a pleno contento de todos”* (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DAMADEIRA: 1941, p. 25).

Depois de toda a polémica, o contrato com a empresa que detinha então a concessão para a construção e exploração do Porto do Funchal foi finalmente cancelado pelo Governo, através da publicação do Decreto nº 14308 de 17 de Setembro de 1927. O mesmo diploma autorizava a Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal a negociar um novo contrato com a mesma empresa – a Companhia das Obras do Porto do Funchal -, em termos a acordar entre o Ministério do Comércio e Comunicações e a referida companhia e em harmonia com a lei nº 1657 de 3 de Setembro de 1924, que autorizava a Junta a celebrar o contrato para a construção e exploração do Porto do Funchal.

Contudo, este processo arrastar-se-ia por alguns anos, uma vez que a Companhia das Obras do Porto do Funchal decorreu deste decreto para o Supremo Tribunal de Justiça, tendo-lhe sido reconhecida a razão, por acórdão de Maio de 1928, ao que se seguiu de imediato o embargo desta decisão por parte do Ministério Público.

2.6 – A 1ª FASE DO PLANO PORTUÁRIO E AS PROPOSTAS DA MISSÃO DE 1928

No ano de 1928, enquanto decorriam as negociações da Fumasil, o Governo avançou com a elaboração da 1ª Fase do Plano Portuário e enviou à Madeira uma Comissão²⁴⁸, presidida pelo Engenheiro Adolfo Loureiro, com a principal incumbência de *“(...) estudar a forma mais conveniente de melhorar as condições do Porto do Funchal, examinar o estado e o valor das obras ali realizadas e verificar das vantagens*

²⁴⁸ Nomeada pelo Decreto nº 15877, de 21 de Agosto de 1928.

do estabelecimento de um porto na costa Norte da ilha da Madeira, para serviço de passageiros (...)” (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, p. 268).

Praticamente trinta anos depois da construção do molhe da Pontinha, as infraestruturas portuárias mantinham-se inalteradas. Para servir a navegação que escalava o Funchal, existia apenas o pequeno molhe da Pontinha que permitia o abrigo e a acostagem na parte interior de navios de calado até 7,5 metros e o cais da entrada da cidade servido por duas escadas de pedra para serviço de embarque / desembarque de passageiros. A estas infraestruturas juntavam-se algumas defeituosas instalações particulares como a pertencente à empresa do Cabrestante por onde se fazia em péssimas condições grande parte do movimento de mercadorias e várias instalações para descarga e depósito de carvão e para reparação de pequenas embarcações, pertencentes à firma Blandy.

As infra-estruturas existentes possuíam grandes limitações e eram incapazes de satisfazer as exigências do aumento dos tráfegos. De acordo com o Relatório de Missão de 1928 *“para transformar este porto num porto artificial, completamente abrigado (...) (...) seria necessária a construção de um quebra-mar de grande extensão e fundado a grandes profundidades, para dar à área abrigada uma extensão suficiente, não só em relação com o movimento actual do porto, mas prevendo o seu natural desenvolvimento”* (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, p. 260)

O mesmo relatório referia que uma obra desta natureza obrigaria a um investimento elevado, incompatível com os recursos da ilha e dificilmente recomendável do ponto de vista económico já que, segundo ele, a função do porto poderia ser perfeitamente desempenhada com um muito menor dispêndio. *“Pela sua posição geográfica, em relação às linhas de navegação da Europa para a África Ocidental e para a América do Sul e da América do Norte para o Mediterrâneo, o Porto do Funchal ocupa uma posição privilegiada, que as suas excelentes condições naturais devem fazer prevalecer sobre os portos rivais de Tenerife e de Las Palmas, no Arquipélago das Canárias, e o de S. Vicente, na nossa possessão de Cabo Verde, podendo ainda o desenvolvimento da indústria do jogo e do turismo trazer-lhe um relativamente importante movimento de passageiros; mas o seu tráfego é sempre limitado ao seu pequeníssimo “hinterland”, constituído apenas pelas duas ilhas da Madeira e do Porto Santo.... ”* (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, P. 260-261).

O Porto do Funchal destinava-se a servir, em primeiro lugar, ao tráfego dos passageiros da navegação transoceânica e da cabotagem. De acordo com o RELATÓRIO DE 1928, a escala de passageiros registava um aumento significativo.

2.6.1 – AS ALTERNATIVAS AO PORTO DO FUNCHAL: OS PORTOS DA COSTA NORTE

O RELATÓRIO DE MISSÃO de 1928 afirmava que eram escassos os dias em que não era possível efectuar-se o embarque e desembarque de passageiros no porto, facto que aliado ao valor dos tráfegos não justificaria a construção de um verdadeiro porto artificial, cuja obra seria muito dispendiosa. Neste contexto, é defendida pela primeira vez a construção de um porto alternativo na costa Norte, podendo ler-se no relatório *“(...) o recurso será então fazer-se o desembarque num dos portos do norte, naturalmente o Porto da Cruz, preferível ao Porto Moniz, por ficar a menor distância do Funchal, por estrada relativamente fácil de construir (...)”* (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, p. 269).

O Porto da Cruz tinha ainda a vantagem de poder dispor de uma maior área abrigada do que o do Porto Moniz, apesar deste último dispor de boas condições de abrigo, sobretudo para os ventos de Norte e Nordeste. Contudo, estas conclusões não constituíam uma estratégia de desenvolvimento portuário perfeitamente assumida, mas apenas mais uma justificação para não investir no Porto do Funchal, já que o mesmo relatório considerava não haver necessidade de realizar ali qualquer obra, uma vez que o desembarque da *“grande navegação”* nos portos do Norte seria ai esporádico, apenas quando se verificassem temporais do quadrante Sul.

De acordo com o RELATÓRIO DE MISSÃO de 1928 a *“navegação costeira”*, que teria tendência a diminuir com a construção de novas estradas servindo as principais povoações da ilha, utilizaria o cais da cidade ou, no caso de se querer separar da *“navegação atlântica”*, poderia ser construída uma pequena estacada junto ao empedrado de regularização da costa em frente à cidade do Funchal.

Tendo em consideração o tráfego existente naquela data e as suas perspectivas de evolução, a comissão considerava que o cais em frente à cidade deveria ser prolongado em 80 metros e manter a largura de 12 metros, á excepção da parte mais avançada que deveria ser alargada para cerca de 20 metros, por forma a permitir o

estabelecimento de escadas na parte saliente onde se pudesse instalar, “(...) *no verão, uma esplanada de recreio, à semelhança do que existia em Nice, na Cidade do Cabo, ou em várias praias americanas (...)*” (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, p. 269).

Apesar da competência inquestionável do Engenheiro Adolfo Loureiro, chefe da missão de 1928, ao longo do relatório é notória a falta de visão estratégica e algumas contradições entre o diagnóstico da situação portuária e as propostas apresentadas, a que não é alheia a grande dominância das preocupações de carácter económico-financeiro.

Aquele documento reconhecia que apesar de ser desejável, a atracação dos navios ao cais obrigaria a obras dispendiosíssimas que o tráfego do porto não poderia justificar: “*para a atracação de 4 ou 5 navios com passageiros, como por vezes se juntam no porto, seria necessária a construção de um cais ou estacada com mais de 1.000 metros, e que ficaria igualmente desabrigado, a não ser que se construísse exteriormente um molhe de abrigo, que teria de ser fundeado a grandes profundidades para deixar espaço suficientemente vasto para as evoluções dos navios de grande tonelagem, e que importaria em quantias incomportáveis com os recursos do porto*” (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, p. 269).

O tráfego de mercadorias era de relativamente pequena importância e não era, segundo os membros da comissão, susceptível de um grande aumento dada a pequena extensão territorial da ilha e o grau de desenvolvimento das suas culturas principais. O carvão registava a mais importante tonelagem importada e reexportada, uma vez que se destinava principalmente ao abastecimento dos navios que frequentavam o porto, mas observou-se um notável decréscimo. Apesar de o tráfego de mercadorias ser considerado de menor importância, face às estatísticas, era referida a necessidade de melhorar as facilidades.

Esqueciam-se os membros da missão que a pequena importância do tráfego de mercadorias se devia, em parte, à falta de condições do porto que não ajudava ao desenvolvimento da ilha e que o decréscimo que se verificava no movimento de carvão se deveria às melhores condições (em infraestruturas e serviços prestados à navegação e aos custos mais baixos) oferecidas pelos portos das ilhas Canárias. As

limitações das infraestruturas portuárias contribuíam para que, aos poucos, o Funchal fosse preterido em favor dos portos vizinhos das ilhas Canárias.

Como se verá mais adiante, estas opções tiveram sérias consequências no afugentar dos tráfegos portuários depois da II Grande-Guerra. As conclusões da missão, comprometiam o desenvolvimento do porto, por ele não se justificar através do movimento de mercadorias e da dimensão do hinterland, ignorando a importância económica e social que esta infraestrutura desempenhava para a Madeira e a cidade do Funchal. Na mesma data, o Governo Espanhol, consciente da importância dos seus portos procedia a importantes investimentos nas infraestruturas portuárias das ilhas Canárias, nomeadamente em Laz Palmas e Santa Cruz de Tenerife.

Estas obras tinham um custo muito inferior à primeira fase das obras anteriormente projectadas e, de acordo com a comissão, seriam cobertas pela Junta Autónoma com as suas receitas anuais, a qual poderia facilmente contrair um empréstimo amortizável a longo prazo pois, segundo a comissão, as receitas tenderiam a aumentar com a exploração do porto e as novas obras.

Os responsáveis pela elaboração do relatório defendiam a justiça da solução apresentada com base nos custos incomportáveis que acarretaria a construção de um grande molhe para abrigo e atraque das embarcações e na existência de um importante serviço regular prestado por pequenas embarcações (lanchas) que asseguravam o transporte de passageiros entre os navios e os cais. Nas suas conclusões, este serviço poderia ainda ser melhorado, permitindo a continuação da solução dos grandes paquetes de passageiros de continuarem a fundear ao largo da baía, sem necessidade de atracação.

Apesar destas posições, o relatório considerava que a melhoria das condições de abrigo que não se podia obter facilmente para os navios de grande tonelagem, era indispensável, não só para as pequenas embarcações do tráfego local, mas também para os iates e pequenos vapores, importantes numa estância de turismo como a Madeira.

Segundo as conclusões da Comissão, o movimento de passageiros dos grandes paquetes deveria ser servido pelo cais da entrada da cidade, o qual deveria ser

prolongado em cerca de 80 metros, inserindo-se mais quatro escadas de forma a permitir os embarques / desembarques.

Junto ao molhe da Pontinha deveria ser construído um desembarcadouro flutuante para as ocasiões em que o mau tempo dificultasse ou impedisse o uso das escadas. Nestas circunstâncias, o transporte para o centro da cidade seria efectuado em automóveis ou em vagões “*próprios*” na linha a estabelecer entre o molhe e a Alfândega.

Para melhorar as condições de operacionalidade do porto e a melhoria dos serviços prestados aos navios que pudessem atracar ao molhe-cais, este seria provido de guindastes e de uma linha-férrea, estabelecendo a ligação com a alfândega, numa extensão de 200 metros e passando em túnel através do ilhéu. A linha serviria não só o tráfego de mercadorias mas também o de passageiros e bagagens, sempre que este se processasse no molhe.

A comissão nomeada em 1928 apresentou o seu relatório em Fevereiro de 1929 e dele constava uma planta geral dos melhoramentos a efectuar no Porto do Funchal e um ante-projecto das obras. O relatório propunha a elaboração do projecto definitivo e caso não fosse possível juntar todas as obras numa única empreitada, a sua execução deveria ser faseada de acordo com as possibilidades financeiras da Junta e as necessidades que se fossem evidenciando na exploração. Entre os principais investimentos propostos, destacam-se (SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES: 1929, p. 269):

- Prolongamento do cais da entrada da cidade em 80 metros, tendo em vista servir essencialmente o movimento de passageiros;
- Estabelecimento de uma via-férrea entre a Pontinha e a Alfândega;
- Reparação e consolidação imediata do molhe da Pontinha, o qual deveria ser prolongado numa extensão até aos 300 metros para não cair na zona de grandes fundos, criando uma área abrigada de cerca de 26 ha. A parte interior seria acostável para navios até 7,5 metros de calado, permitindo a atracação dos navios da carreira regular da empresa Insulana, da Yeoward Line, etc..
- Prolongamento do molhe com a parte interior acostável numa extensão de cerca de 300 metros e a perfuração do ilhéu, estabelecendo a comunicação,

através de um túnel, entre os dois troços do molhe, e a construção de um desembarcadouro flutuante junto ao molhe;

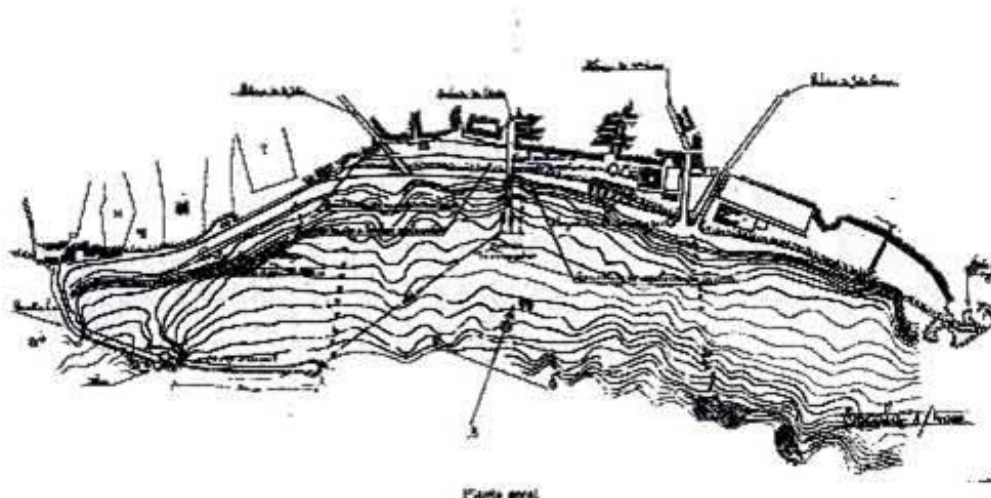
- O revestimento da margem em frente da cidade e a construção das linguetas e estacadas para a descarga da mercadoria regional;
- Construção da avenida do mar e dos edifícios de apoio ao porto.

Segundo a comissão, de acordo com esta solução o porto ficaria em boas condições para satisfazer a procura existente à época e aquela que seria atraída pelas facilidades criadas, nomeadamente no que se refere ao tráfego de passageiros.

O relatório com as conclusões da missão propunha ainda:

- A regularização da margem em frente da cidade que servirá também de suporte a uma Avenida Marginal, entre o mirante a Oeste da ponta de S. Lázaro até à ribeira de Santa Luzia, continuando a estrada já existente no sopé onde iam ser construídas as novas instalações para o jogo;
- Construção de pequenas estacadas em frente à Alfândega, nos terrenos do cabrestante e suas imediações. Nestas estacadas, descarregariam com bom tempo os barcos do serviço costeiro e as lanchas que fazem o serviço dos navios fundeados ao largo;
- Construção de cerca de seis estacadas, junto à margem em frente à Alfândega. Esta solução evitaria a varagem das embarcações no calhau e permitia que as mercadorias fossem descarregadas mais próximas da Alfândega, dos mercados e dos armazéns já que se tratavam de mercadorias destinadas principalmente para o abastecimento da cidade;
- Criação de um estabelecimento de banhos moderno, colocado à beira-mar e no género dos existentes em muitas praias estrangeiras e do continente, um Posto Marítimo de Desinfecção e alguns armazéns e telheiros para abrigo dos passageiros e mercadorias que completarão as instalações do porto.

**FIGURA 64 – PLANTA GERAL DOS MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS PROPOSTOS PELA
MISSÃO DE 1928**



Fonte: SERRÃO, PERESTRELLO E GUIMARÃES a (1929).

2.6.2 – O PROLONGAMENTO DO “CAIS DA CIDADE” (1931-33)

Das principais propostas da comissão encarregue do 1º Plano Portuário constava, para além do prolongamento do molhe da Pontinha orientado sobretudo para servir o tráfego de mercadorias, do prolongamento do cais em frente da cidade (apelidado pelos madeirenses de “*cais da cidade*”).

Estas duas obras foram integradas num projecto desenvolvido pelo então director do porto do Funchal, Eng.º Rodrigo Guimarães, e construídas entre 1933 e 1939.

O projecto para a execução do prolongamento do cais da cidade foi apresentado em Março de 1929 tendo merecido o parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas e a aprovação governamental em 1930²⁴⁹. A obra foi adjudicada à empresa Nederlandsche Maatschappij Voor Havenwerken N.V. de Amesterdão, após a realização do concurso público, tendo o contrato sido assinado em 15 de Junho de 1931. As obras de ampliação do cais foram concluídas em Maio de 1933.

²⁴⁹ Aprovado por Portaria de 12 de Fevereiro de 1930.

FIGURA 65 – O “CAIS DA CIDADE” DEPOIS DA SUA AMPLIAÇÃO

Fonte: Cópia de Fotografia Histórica (autor e data desconhecidos).

O projecto para o prolongamento do molhe da pontinha foi apresentado pelo Eng.º Rodrigo Guimarães em Outubro de 1930 e obteve o parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas em Março de 1932²⁵⁰, depois de submetido a algumas pequenas modificações.

A 1 de Agosto de 1933 foi aberto o concurso para a execução da empreitada, o qual foi ganho pela Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos Limitada. Mais de um ano depois, a 29 de Setembro de 1934, foi assinado o contrato de adjudicação das obras, as quais se iniciaram imediatamente, em Outubro de 1934, e foram concluídas em Outubro de 1939. Juntamente com o prolongamento do molhe da Pontinha, numa extensão de 317 m, os trabalhos envolveram a perfuração do túnel através do Ilhéu do Meio, a construção do troço da avenida marginal entre a ponte sobre a ribeira de S. João e os terrenos da Empresa do Cabrestante, dragagens de calhau e a construção de um empedrado de protecção da costa com muros de suporte incluídos.

²⁵⁰ Homologado por Despacho Ministerial de 29 de Março de 1932.

FIGURA 66 – OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO MOLHE DA PONTINHA, INICIADAS EM 1934



Fonte: APRAM.

Mais uma vez, ainda antes da conclusão dos trabalhos de ampliação das infraestruturas portuárias, já a Junta Autónoma dos Portos da Madeira (JAPAM)²⁵¹, reconhecendo as suas limitações face à evolução dos tráfegos e às necessidades da região, estudava outras soluções com vista à remodelação e ampliação do esquema inicial, procurando melhorar as condições de abrigo e eficiência do porto. *“(...) mal acabaram de concluir-se as obras antes descritas e já se sentia a sua insuficiência para a cómoda e conveniente movimentação de mercadorias e passageiros que as melhores condições por ela criadas tinham feito afluir ao molhe da Pontinha.”* (DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS MARÍTIMOS: 1962, p.28).

O projecto rapidamente foi considerado insuficiente nomeadamente quanto à extensão das obras acostáveis e à largura e escassez dos terraplenos. À função de quebra-mar do prolongamento do molhe viria a sobrepor-se um verdadeiro cais acostável que as suas dimensões não permitiriam comportar (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1947).

²⁵¹ O Decreto nº 26 985 de 5 de Setembro de 1936, procedeu à extinção da Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal e criou a Junta Autónoma dos Portos da Madeira que passou a ter uma acção mais ampla que a anterior (ver cap. Organização Portuária).

**FIGURA 67 – PLANTA DO PORTO DO FUNCHAL APÓS O PROLONGAMENTO
DO MOLHE DA PONTINHA EM 1939**



FONTE: JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1941).

Seguiram-se uma série de outros estudos e planos de arranjo e expansão do porto que procuravam resolver as necessidades do porto a médio e longo prazo.

2.6.3 – OS PLANOS DO ENG.º JOÃO RIBEIRO COUTINHO DE LIMA – 1937 E 1941

Em 1935, logo após o início das obras de ampliação do molhe da pontinha, o Eng.º Rodrigues Guimarães elaborou um ante-projecto de aumento do quebra-mar, mas não chegou a apresentá-lo, em virtude de ter abandonado nesse mesmo ano a direcção do porto.

Contudo, as ideias anteriores seriam retomadas pelo novo director Eng.º Coutinho de Lima que elaborou, em 1937, o Ante-Projecto de Aumento do Quebra-Mar da Pontinha e de Alargamento do Molhe entre a Pontinha e o Ilhéu. Este estudo foi submetido ao Conselho Superior de Obras Públicas, que concordou com o alargamento mas reservou o prolongamento para depois de os resultados da experiência mostrarem o seu comportamento durante um período estável²⁵².

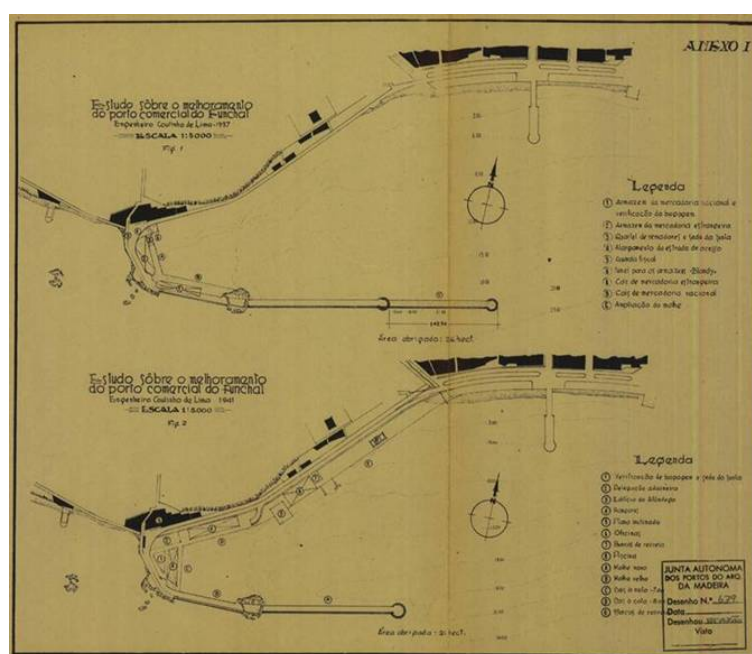
Em Dezembro de 1939, ano em que ficou concluída a ampliação do molhe da Pontinha, a Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos determinou a remodelação do

²⁵² Parecer do CSOP de 21 de Abril de 1937.

ante-projecto de 1937, apontando algumas sugestões no estudo a fazer e recomendando a ideia definida no parecer do CSOP e apoiada no despacho ministerial de se “*estudar uma solução que levasse para o lado de terra, embora em terreno a conquistar ao mar, o cais para a atracação de navios e serviços de mercadoria*”²⁵³.

Obedecendo a esta indicação, e seguindo as propostas do parecer do CSOP, o Eng.º João Ribeiro Coutinho de Lima elaborou em Julho de 1941 o “*Estudo Sobre o Melhoramento do Porto Comercial do Funchal*”.

FIGURA 68 - PLANTAS DO ESTUDO SOBRE O MELHORAMENTO DO PORTO COMERCIAL DO FUNCHAL DA AUTORIA DO ENGENHEIRO COUTINHO DE LIMA (1937 E 1941)



FONTE: JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1941).

O referido estudo previa a instalação no “*molhe da pontinha*” dos edifícios aduaneiros (constantes do plano de 1937), de armazéns de trânsito de mercadorias, o estabelecimento de um terraplino no topo do porto destinado à atracação de pequenos navios, o alargamento da estrada da Pontinha e o estabelecimento de edifício e obras destinadas aos desportos náuticos.

²⁵³ O estudo foi elaborado de acordo com as orientações do despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 27/11/39 e do ofício nº2639, de 14 de Dezembro de 1939, emanado da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos.

A execução das obras deveria realizar-se em duas fases: a primeira respeitante à construção dos cais e terrapleno de topo; e a segunda ao alargamento da estrada da Pontinha.

A primeira fase baseava-se, essencialmente, na constituição de um terrapleno que permitisse a localização das instalações fundamentais para o porto, nomeadamente:

- a) Um muro cais com a extensão de 95 metros e fundos de -7,00m que permitiria a atracação de pequenos navios a motor e de “fragatas” estrangeiras com mercadorias;
- b) Um hangar de trânsito de mercadorias com 1500 m²;
- c) Um edifício com 2 andares. No rés-do-chão a sala de verificação de bagagens e no 1º andar as instalações da JAPAM.
- d) Um edifício em dois pavimentos para a delegação aduaneira
- e) Uma obra de retenção provisória em cujo terrapleno se poderia numa 1ª fase continuar a fazer a stockagem de carvão²⁵⁴;
- f) O alargamento da estrada de acesso ao porto²⁵⁵;
- g) O alargamento correspondente à 1ª fase da estrada da Pontinha ou seja, apenas na extensão correspondente ao alargamento do terrapleno do topo.

²⁵⁴ Para isso o plano previa a mudança de posição do túnel que ligava o cais do carvão ao armazém, aos de carvão da firma Blandy e a construção de uma ponte cais no perré para onde seriam transferidos os guindastes que estavam no referido cais. Esta solução permitia o funcionamento do armazém do carvão durante até à segunda fase dos melhoramentos. Constituíam uma forma de protelar o desaparecimento deste local do armazém de carvão até que aparecesse a oportunidade de se adquirir um pontão que o pudesse substituir, apesar desta substituição se apresentar difícil face à quantidade de carvão movimentada naquela data - cerca de 50000 toneladas. Os navios vinham ao porto em busca deste abastecimento, logo era necessário garantir a sua continuidade, nem que se colocando-se a hipótese de este ser substituído por outro pontão fixo ou flutuante.

²⁵⁵ A estrada que estabelecia a ligação entre a estrada da pontinha e o molhe novo possuía uma largura muito reduzida e deveria ser alargada para duas faixas de rodagem com seis metros e dois passeios um central e outro lateral, destinados à circulação dos peões. Esta via alargada e com dois sentidos resolveria o problema de acesso tanto aos terraplenos do porto comercial como ao molhe velho.

FIGURA 69 – MOLHE DA PONTINHA DEPOIS DA AMPLIAÇÃO E DO CAIS DO CARVÃO DA EMPRESA BLANDY BROTHERS



Fonte: APRAM.

FIGURA 70 – OBRAS DE AMPLIAÇÃO DA ESTRADA DE ACESSO AO MOLHE DA PONTINHA E DO CAIS E ARMAZÉM DE CARVÃO DA EMPRESA BLANDY BROTHERS



Fonte: APRAM.

A segunda fase seria constituída pela construção de uma avenida em dois planos distintos: uma parte funcionaria como via de acesso ao porto e à parte oeste da cidade; a outra seria ajardinada constituindo uma área para expansão futura, nomeadamente para aumento dos terraplenos do porto comercial e para a instalação de actividades náuticas.

A avenida de acesso ao porto constituiria a continuação da avenida marginal recentemente construída²⁵⁶. Estava igualmente prevista a construção de um edifício para a repartição da alfândega, no local onde existia o armazém de carvão da firma Blandy Brothers, sendo a ligação entre os terrapleno e a alfândega assegurada através do túnel existente.

Estas obras seriam completadas por um conjunto de pequenas infraestruturas a estabelecer no perré destinadas a satisfazer as possibilidades de desenvolvimento de todos os desportos náuticos a praticar na Madeira. *“a situação destas obras, próximo do centro da cidade, e na zona marítima onde o mar é mais calmo, deve contribuir juntamente com o ajardinamento do terrapleno e com o seu acesso fácil à actual Avenida Marginal, para que a prática dos desportos náuticos se torne apetecida e se generalize.”* (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1941, p. 8)

No terrapleno a construir o estudo prévia as seguintes obras:

- Uma piscina de dimensões regulares e outra para crianças; (a água seria colhida por meio de uma tubagem submarina);
- Cabines de serviço das piscinas;
- Um edifício onde o rés-do-chão funcionaria como armazém de barcos a remos e cujo primeiro andar, com pavimento a cota da avenida, serviria de clube naval;
- Um armazém em rés-do-chão para barcos à vela.
- Um edifício (rés-do-chão, eventualmente com uma cave, destinado à instalação de um aquário, proposto pelo comandante do porto tendo em conta as tentativas feitas sem sucesso para o estabelecimento de um aquário e justificadas pela variedade da fauna marítima na Madeira.

²⁵⁶ A avenida marginal era constituída por duas faixas de rodagem de 8 metros cada, dois passeios laterais de 3m, um passeio central de 8 metros, num total de 30 metros. Entre o último passeio e o mar existia uma esplanada de largura variável ente 16 e 19m.

- Plano inclinado transversal com respectivas oficinas para a varagem dos barcos de navegação costeira até 35 metros de comprimento e 200 toneladas de deslocamento²⁵⁷. Cais acostável de 150 metros de comprimento a – 8 metros (ZH²⁵⁸) com o respectivo terrapleno e armazém de trânsito, a construir entre o cais construído na 1ª fase e a curva que antecedia o plano inclinado. Destinado à atracação de embarcações até 5000 toneladas.

2.6.4 – O ANTE-PROJECTO DE URBANIZAÇÃO DA MARGINAL (1943) E O PLANO DE ARRANJO E EXPANSÃO DO PORTO DO FUNCHAL (1944)

Em 1943, a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos encarregou o Arquitecto Moreira da Silva de desenvolver o Ante-projecto de Urbanização da Zona Marginal do Funchal. O documento, elaborado com base nas instruções da Repartição de Portos, enquadrava o conjunto das instalações portuárias no arranjo urbanístico da cidade dando um grande aproveitamento das áreas terrestres por entender que se devia desviar para o lado de terra o maior número de instalações portuárias.

Esta orientação, que vinha no mesmo sentido do parecer do CSOP sobre o plano anterior, era perfeitamente justificável face à maior facilidade de estabelecimento de terraplenos e aos custos elevados que acarretaria a execução de grandes obras marítimas. Contudo estas últimas não por completamente ignoradas uma vez que se revelavam necessárias para criar as condições de abrigo necessárias à operacionalidade segurança do porto.

²⁵⁷ De acordo com o Estudo sobre o melhoramento do porto do Funchal a inclusão de um plano inclinado neste local nascia da necessidade de demolir o estaleiro de reparações navais existente (Arsenal Blandy), para o prolongamento da Avenida Marginal. Esta infraestrutura possuiria uma área superior ao estaleiro existente, o único da Madeira, e ficaria abrigado, podendo prestar apoio às maiores embarcações que prestavam serviço entre os portos da região. O plano inclinado teria 35 metros de largura e uma inclinação de 20% o que, segundo o estudo, não justificaria o seu aumento, uma vez que os navios que estabeleciam a ligação com Lisboa podiam varar em Lisboa. Um estaleiro desta natureza constituía uma necessidade vital de um porto e, deveria ser localizado numa área tão abrigada quanto possível, á semelhança do que se verificava com os estaleiros de Las Palmas e de Tenerife – também portos de escala – situados na parte mais abrigada desses portos. As oficinas do estaleiro ficariam no extremo oeste do terrapleno ajardinado ocupando 112 metros de comprimento e teria linhas arquitectónicas convenientes para não destoar da parte ajardinada e um terraço à quota da avenida de 21 metros de largura. A junta propunha-se, no seu estudo, construir o plano inclinado com as máquinas de tracção e o edifício das oficinas, cedendo depois a sua exploração sob a forma de concessão e mediante concurso a uma entidade que apetrecharia as oficinas.

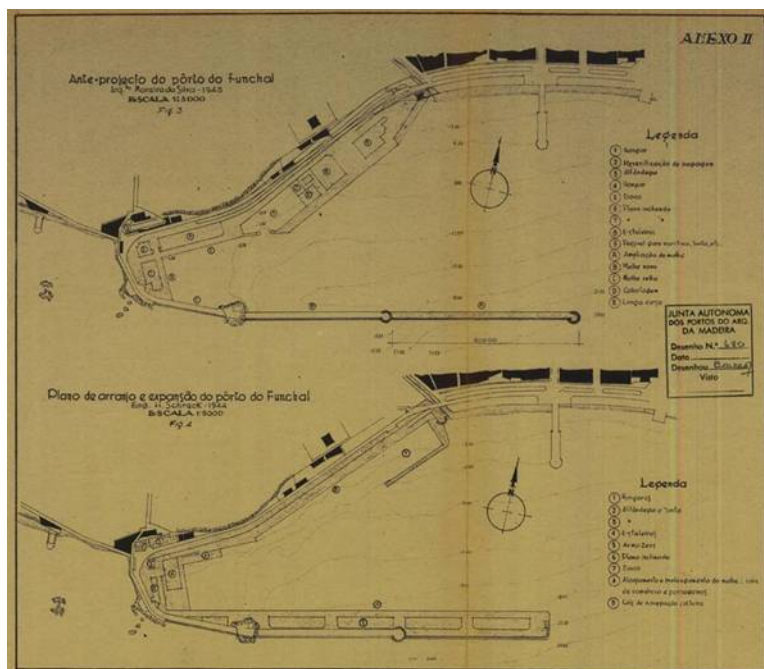
²⁵⁸ ZH – Plano horizontal, a que são referidas as profundidade das águas do mar indicadas nas cartas hidrográficas, situado abaixo dos mais baixos baixa-mar registados. Em Portugal situa-se 2 metros abaixo do nível médio das águas.

O Ante-Projecto incluía toda a zona marginal desde a Pontinha, a oeste, até à Fortaleza de S. Tiago, projectando a Avenida do Mar que partiria da ribeira de S. João até à Avenida Marginal, junto à qual seria rematada por uma “*vasta piscina-solário*”.

Apesar de prever também o prolongamento do molhe da Pontinha, numa extensão de 400 metros ultrapassando a testa do cais da entrada da cidade, o autor do Ante-Projecto relegava-o para segundo plano, por o considerar injustificado, dando relevância às instalações para os serviços de exploração do porto.

Mais uma vez, este documento não viria a ter qualquer seguimento à semelhança dos anteriores. Na sequência do envio do Ante-Projecto de Urbanização da Marginal, elaborado pelo Arquitecto Moreira da Silva, ao novo director da JAPAM, o Eng. Henrique Schreck, solicitando o seu parecer, elaborou, em 1944, um novo plano concebido em moldes bastantes opostos e a que juntou um relatório justificativo solução proposta (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1947, p. 3).

FIGURA 71 – PLANTAS GERAIS DAS OBRAS PROJECTADAS PARA O PORTO DO FUNCHAL NO ANTE-PROJECTO DE 1943 E NO PLANO DE 1944



FONTE: JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1947).

O novo documento, elaborado pelo Eng.^o Henrique Schreck, previa também o prolongamento do molhe da pontinha, mas em menores dimensões que o projecto

anterior, e defendia o alargamento dos terraplenos, onde seriam construídos armazéns para as mercadorias. Previa armazéns e instalações para a Alfândega, um estaleiro e um plano inclinada no fundo do porto. Do lado de terra, seriam construídas uma doca e um cais para a navegação costeira.

Todas estas propostas, incluindo a solução urbanística, foram apresentadas às instâncias superiores mas, mais uma vez, não viriam a ter qualquer sequência e efeito prático (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1947, p. 2-3).

2.7 – O PERÍODO PÓS II GRANDE GUERRA

Durante a 2ª Grande-Guerra, que eclodiu poucos anos após a conclusão do prolongamento do molhe da pontinha, assistiu-se a um declínio assinalável dos tráfegos portuários, situação que, como se verá mais adiante, se manteria mesmo após o fim do conflito com o continuado abandono do porto por parte da navegação.

Entre as causas apontadas para esta situação estavam as circunstâncias políticas económicas e sociais derivadas da 2ª Guerra Mundial, mas também limitações a nível das infraestruturas e instalações portuárias que se revelavam insuficientes para o movimento de passageiros e de mercadorias que por ele transitavam.

O fim da Guerra tinha acarretado mudanças estruturais profundas ao nível da navegação e dos tráfegos que se reflectiram nas funções exercidas, até então, pelo porto do Funchal e que tinham servido de pressupostos às suas opções de desenvolvimento: o porto tinha perdido as suas características fundamentais de porto de turismo e de escala das grandes rotas da navegação para ser quase exclusivamente de comércio.

Os tráfegos portuários que tinham subido até 1939 e decrescido abruptamente com a 2ª Guerra, começavam a normalizar-se após o fim da guerra. A mercadoria que até ao final da década de 30 do século XX, se distribuía em pequenas partidas transportadas num grande número de navios, passou a ser concentrada em maiores quantidades fazendo com que, por vezes, um só navio congestionasse inteiramente os terraplenos dos cais da pontinha.

FIGURA 72 – CAIS E TERRAPLENOS DO PORTO DO FUNCHAL, CERCA DE 1947



Foto: APRAM.

Esta situação era agravada pelo facto de muitos navios transportarem um grande número de passageiros, criando grandes dificuldades para a exploração do porto “(...) onde quase diariamente o problema consiste em arranjar espaço para acomodar a mercadoria ou em disciplinar o trânsito dos passageiros ao longo dos cais” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1947, p. 4)²⁵⁹.

FIGURA 73 – O MOVIMENTO DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS NO PORTO DO FUNCHAL, CERCA DE 1947



Fonte: APRAM.

²⁵⁹ À semelhança de outros problemas que permaneceram ao longo dos tempos, o constrangimento resultante da mistura de tráfego de passageiros e de mercadorias só actualmente está em vias de ser resolvido.

2.7.1 – O ANTE-PROJECTO DE 1945 – A ARTICULAÇÃO ENTRE O PORTO E A FRENTE URBANA

Em 1945, a Câmara Municipal do Funchal incumbiu o Arquitecto Faria da Costa de elaborar um estudo que tivesse em conta a necessidade de estabelecer um plano de ligação entre a zona marginal e a parte baixa da cidade. O estudo compreendia a mesma área do anterior, tendo o director do porto, Eng^a H. Schreck, disponibilizado os elementos que tinha recolhido e tratado relativamente ao porto.

Este documento foi apresentado em 1946 e não diferia muito do anterior plano no que respeitava à parte urbana. A zona do porto mantinha-se limitada entre o molhe da Pontinha e a foz da ribeira de S. João mas com um menor aproveitamento da área do lado de terra e um aumento da largura dos molhes: estes seriam prolongados até ao meridiano do cais da cidade e seriam aí localizadas as instalações de apoio à exploração do porto, em especial os armazéns.

Para leste da ribeira de S. João o plano propunha o prolongamento da avenida marginal com “*pleno desaforo*” até à fortaleza de S. Tiago, que constituiria o seu remate. Junto à fortaleza era prevista a construção de um varadouro para embarcações.

O Ante-projecto, resultado deste estudo, mereceu a concordância do Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas²⁶⁰, após um parecer da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, passando a ser com base neste documento que Câmara Municipal do Funchal se regulava para as obras que desenvolvia na marginal.

2.7.2 – O ANTE-PROJECTO DOS MELHORAMENTOS DO PORTO (1947)

As conclusões do estudo mandado efectuar pela Câmara do Funchal, tinham levantado algumas observações do Eng. Sena Lino, director do porto, nomeadamente quanto às instalações previstas para a área recuada do porto – o estaleiro e varadouro – e à redução da bacia interior devido ao alargamento previsto dos molhes em 60 metros.

²⁶⁰ Através do Despacho de 9 de Maio de 1946.

Neste contexto, consciente dos constrangimentos do molhe existente que tinha sido concebido para servir essencialmente o movimento de mercadorias mas que rapidamente se tinha tornado insuficiente para este tipo de tráfegos, o director da JAPAM procedeu à remodelação do Ante-Projecto anterior. O Ante-projecto começou por equacionar todas as limitações à capacidade e operacionalidades do Porto do Funchal, apresentando posteriormente as soluções consideradas.

A extensão de cais acostável não satisfazia as necessidades dos tráfegos: no molhe novo apenas podiam acostar escassamente dois navios até 5000 toneladas sendo impossível a atracação de dois navios maiores, nomeadamente os cargueiros, por possuírem, regra geral, um maior comprimento. A largura do cais e a quase inexistência de terraplenos constituíam grandes limitações à operacionalidade do porto, condicionando a movimentação e o armazenamento das mercadorias e o movimento de passageiros, o qual, obrigados a passar na área de manobra dos guindastes do molhe velho, se processava em condições difíceis e perigosas.

O elevado movimento de passageiro que transitavam pelo molhe novo causava perturbações entre os tráfegos, obrigando a JAPAM a disciplinar o trânsito e a restringir o número de veículos autorizados a entrar nos molhes e, em algumas situações, a parar os guindastes para escoar os passageiros. Segundo o então director do porto tratavam-se de medidas tomadas durante a II Grande-Guerra, mas que se repetiam, com maior frequência ainda em 1947, sendo incompatível com a boa e normal exploração do porto, sobretudo de um porto de turismo.

Parte do movimento de mercadorias continuava a fazer-se no calhau em frente ao Campo Almirante Reis, tendo o restante passado para os molhes da Pontinha (o molhe velho e o molhe novo). O barqueiro que transportava a mercadoria era, no Funchal, o seu agente de venda, fazia na praia ou no cais uma espécie de lota. Tratava-se de uma carga muito fraccionado com uma grande exigência de manutenção e que justificava à criação de instalações apropriadas integradas no conjunto do porto.

A largura do cais e terraplenos portuários dificultava a criação de armazéns directamente sobre os molhes ou na zona adjacente, colocando o problema do armazenamento breve ou prolongado das mercadorias. Tratava-se, contudo de um

problema recente já que, até há pouco anos atrás, as mercadorias eram despachadas no recinto da empresa do Cabrestante, principal responsável pela movimentação de mercadorias no porto do Funchal.

Nestes cais processava-se todo o movimento de mercadorias (65% no molhe novo²⁶¹ correspondendo a navios atracados e 35% no molhe velho²⁶² dos quais 10% pertenciam a navios fundeados ao largo e transportados depois em fragatas ou batelões para o cais (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1947, p. 10).

Grande parte da mercadoria era despachada pela Alfandega directamente no cais (cereais e produtos de exportação) enquanto a restante designada por “*carga da Alfândega*”, era transportada para os armazéns que esta possuía anexos à sua sede a cerca de 2000 metros dos molhes, por não haver espaço para o estabelecimento de um recinto alfandegado. Esta realidade era semelhante à que se verificava até há poucos anos com as que eram movimentadas no recinto da empresa do Cabrestante, junto à praia, e que tinham de passar pela alfandega.

Este princípio tinha sido aceite pela Missão de 1929 que tinha proposto a construção de uma linha-férrea ligando a Pontinha à Alfandega, à qual estavam atribuídas as funções de fiscalização e armazenagem, e passou a ser contemplado em todos os projectos posteriores²⁶³. Em 1947 apenas a alfandega dispunha de um armazém de 1500m² para o armazenamento de mercadorias, não dispondo o porto de qualquer instalação deste tipo.

De acordo com o Ante-projecto elaborado pela JAPAM, as instalações a reservar para a armazenagem da alfândega não necessitavam de ser muito grandes já que a maioria das mercadorias movimentadas não exigiam armazenagem por serem despachadas imediatamente sobre o cais: em 1946, 35% do movimento portuário era

²⁶¹ Correspondente à ampliação do molhe da pontinha a partir do Ilhéu.

²⁶² Molhe construído em 1895 - ligava o ilhéu da pontinha ao ilhéu de Nossa Senhora da Conceição.

²⁶³ Como refere O Ante-projecto dos melhoramentos do porto do Funchal “havia nessa época o conceito assente de transferir para a zona do porto as instalações alfandegárias e, desde então, todos os planos portuários do Funchal as passaram a incluir” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1947, p. 13). Mais tarde e depois da publicação da reforma Aduaneira de 1941, afirmou-se a diferenciação e a separação de funções entre a entidade portuária e a Alfândega, cabendo aos serviços Alfandegários a fiscalização (verificação e cobrança dos direitos alfandegários) sobre as mercadorias que a administração do porto armazena.

constituído por cereais (milho e trigo), 25% carga de exportação (bananas, vinhos, manteiga, produtos hortícolas, etc.) e cerca de 25% por carga diversa (gasolina, petróleo, guanos, etc.). Apenas 15% das mercadorias – cerca de 15000 toneladas – necessitariam de ser armazenadas em instalações alfandegárias. Contudo, era necessário prever no porto ou nas suas imediações áreas, depósitos ou instalações comerciais para esse efeito.

Esta relativa pequena importância das mercadorias a desalfandegar estava relacionada com a pouca navegação estrangeira e, consequentemente da carga estrangeira que exigia normalmente armazenagem nos entrepostos.

A Missão de 1929 tinha proposto a regularização da zona da praia e a construção, nesse local, de linguetas²⁶⁴ para servir o tráfego local. Mais tarde, o Eng. Rodrigo Guimarães previu no seu projecto a construção de seis linguetas de varagem na zona mais central da cidade no entanto, durante a 1ª fase, foi decidido suprimi-las dada a dificuldade em assegurar a sua resistência ao desgaste produzido pelo rolar do calhau abaixo do nível da praia mar e por ter sido alargada, nessa área, a avenida marginal²⁶⁵.

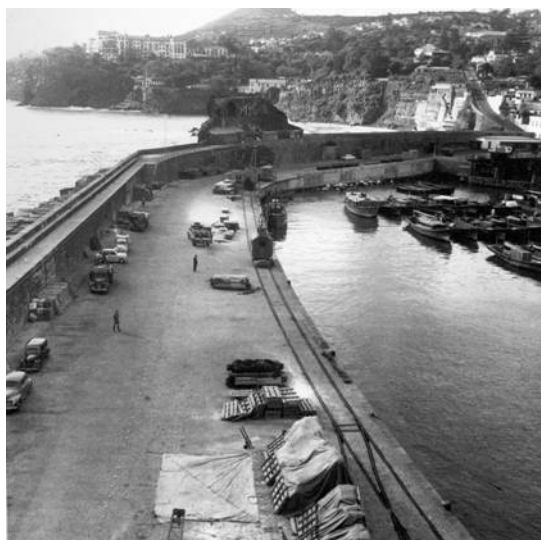
As embarcações do tráfego local e as lanchas de transporte dos passageiros dos grandes paquetes fundeavam no fundo do porto entre o cais do carvão e o ilhéu ocupando uma espaço significativo de área molhada (Figura 74)²⁶⁶, pelo que o plano considerava que seria necessário considerar a sua arrumação num local apropriado, de modo a libertar aquele espaço para a manobra dos navios que demandavam o cais.

²⁶⁴ Pequenas estruturas para varagem das pequenas embarcações de cabotagem.

²⁶⁵ Mais tarde verificou-se uma tentativa para a construção de uma rampa sensivelmente no mesmo local designado para esse efeito, mas não teve qualquer utilização.

²⁶⁶ A excepção era as embarcações de pesca e da pequena cabotagem local que varavam geralmente no calhau em frente ao Campo Almirante Reis.

FIGURA 74 – AS LANCHAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E A ARMAZENAGEM A DESCOBERTO NO MOLHE VELHO DA PONTINHA (1958)



Fonte: APRAM.

A construção do molhe velho, que tinha permitido a atracação de alguns navios de passageiros ao cais, e o desaparecimento da navegação estrangeira, tinham provocado uma grave crise no serviço de transporte das lanchas. Apesar do desaparecimento de algumas destas embarcações o Ante-projecto elaborado pela JAPAM considerava necessário assegurar-lhes um espaço adequado uma vez que era previsível que estas se mantivessem ou mesmo aumentassem o seu número já que o porto, pelas suas características e pela impossibilidade de oferecer acostagem a todos os navios, não poderia subsistir sem este serviço.

De igual forma, seria necessário assegurar as condições de acostagem para as embarcações do tráfego de cabotagem entre o Funchal e os pequenos portos da Madeira, estimado nessa data em cerca de 55000 toneladas e 170000 passageiros.

De acordo com o referido documento, os valores do tráfego de cabotagem poderiam aumentar no futuro com as medidas tomadas pelo governo com vista ao aproveitamento das terras e dos pequenos portos, embora o desenvolvimento das acessibilidades terrestres também pudesse interferir em sentido contrário.

O Plano de Arranjo da Zona marginal do Funchal tinha previsto a construção de um varadouro no topo leste da Avenida do Mar, junto à fortaleza de S. Tiago, no local onde estavam instalados os estaleiros da empresa Blandy. Apesar de referir a

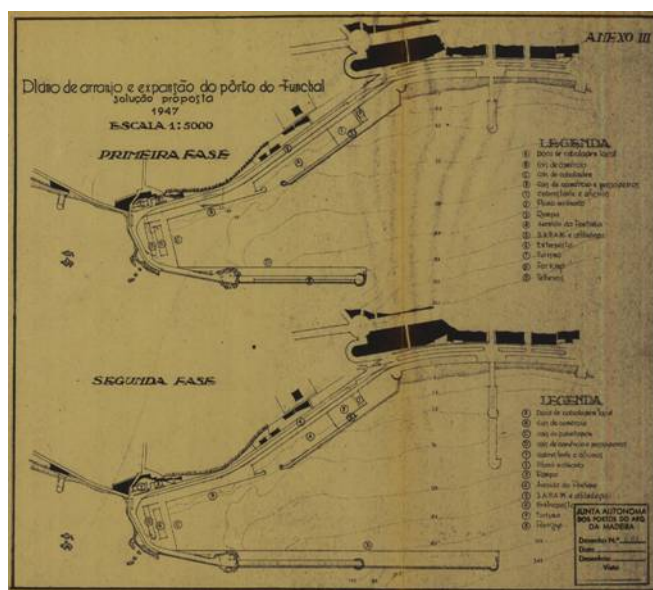
dificuldade em construir aquela infraestrutura numa área tão desabrigada, o Ante-projecto do Porto do Funchal considerava que ali deveriam continuar a varar os barcos de pesca e alguns de carga interessados na proximidade do mercado. (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1947, p. 17).

Todos os estudos e planos elaborados até à data tinham ignorado a questão das instalações para a actividade da pesca. Esta questão é colocada pela primeira vez no Ante plano do porto do Funchal, apesar de considerar que o Funchal não era um centro piscatório como Câmara de Lobos, Machico ou Paul do Mar e, portanto, as questões associadas à pesca não se colocavam com grande intensidade, “(...) *quase todo o peixe vendido na lota do Funchal provinha principalmente dos pescadores de Câmara de Lobos e a proximidade dum tão importante centro de pesca a quatro milhas do Funchal, justificava que fosse transferir-se para aqui, onde nada existia, o indispensável porto de pesca da costa Sul.*” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA, p. 18).

Tendo em conta esta realidade, o Ante-plano do Porto do Funchal afastava a hipótese de construção de infra-estruturas de apoio à actividade da pesca no Funchal, uma vez que seriam muito dispendiosas face à necessidade de obras exteriores que teriam de ser implantadas a grandes profundidades e às limitações de espaço dentro do porto.

O plano definiu o conjunto das infraestruturas e instalações portuárias necessárias para assegurar a operacionalidade do porto, estabelecendo duas fases de implementação. A segunda fase constaria, essencialmente, no prolongamento do molhe da Pontinha e do cais localizado em frente à cidade.

FIGURA 75 – PLANO DE ARRANJO E EXPANSÃO DO PORTO DO FUNCHAL, 1947



Fonte: JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1947).

Com base nestes pressupostos, o “*Ante-projecto dos Melhoramentos do Porto do Funchal*” elaborado pela JAPAM preconizando os investimentos para a ampliação e o melhoramento do porto do Funchal, foi submetido à apreciação superior em Maio de 1947, mas não viria a ter qualquer expressão prática.

Neste contexto, e passadas quase duas décadas de elaboração de estudos e planos sem que nenhuma obra tivesse sido realizada em prol do desenvolvimento do porto, o Comandante Camacho de Freitas, Capitão do Porto do Funchal, em reunião plenária da JAPAM realizada em Dezembro de 1947 para aprovação do orçamento para o ano seguinte, apresentou as seguintes propostas:

- Solicitar à Tutela mais amplos poderes de autonomia administrativa para as juntas autónomas dos portos;
- Solicitar ao Ministro das Obras Públicas a imediata realização das obras de que carecia o porto do Funchal, nomeadamente o prolongamento do actual molhe da pontinha, cujo último projecto tinha sido elaborado pela JAPAM em 1947;
- Solicitar ao titular da pasta das Obras Públicas, as providências necessárias para a realização das obras nos pequenos portos do arquipélago, designadamente nos da ribeira Brava e Ponta do Sol, cujos projectos também aguardavam aprovação superior.

Estas propostas foram aprovadas pela JAPAM e mereceram o apoio dos responsáveis políticos do distrito ²⁶⁷ por corresponderem à necessidade de dar andamento às obras que eram indispensáveis para a melhoria do tráfego marítimo. A JAPAM tinha condições para, com o auxílio do Governo, empreender as obras reclamadas para os portos do arquipélago, principalmente o do Funchal.

O problema do porto do Funchal continuava a constituir um assunto amplamente discutido não só pelos políticos e responsáveis pelo porto, mas também pela população em geral, que viam nas suas limitações um obstáculo ao desenvolvimento económico e social do Arquipélago. Nesta data, predominava o sentimento generalizado entre os responsáveis e a população em geral de que o porto do Funchal, provido dos apetrechamentos necessários, estaria apto a concorrer com qualquer outro porto, graças à situação no Atlântico e às sugestões que a fama da Madeira tinha espalhado por todo o mundo.

Contudo, para aproveitar a localização e situação privilegiada no cruzamento de linhas de navegação transoceânicas, o Funchal necessitava de um bom porto dotado dos vários requisitos que exigem os serviços de navegação moderna: era necessário acompanhar o ritmo das inovações para que os navios encontrassem na Madeira as condições necessárias para a rapidez e segurança das operações portuárias. Caso contrário a navegação continuaria a deslocar-se para os portos que melhor a serviam, nomeadamente os portos das ilhas Canárias.

2.7.3 – AS SOLUÇÕES ALTERNATIVAS AO ANTE-PROJECTO DE 1947

No início do ano de 1949 o Governo da República criou uma “*Missão*” encarregue de proceder ao reconhecimento geral das necessidades de melhoramento dos pequenos portos marítimos da Madeira. No seu relatório final os responsáveis da missão abordaram também a questão dos melhoramentos do porto do Funchal concordando, com o ante-projecto elaborado pela JAPAM em 1947 e estimando um horizonte temporal de 10 anos para a execução das obras previstas.

²⁶⁷ Nomeadamente o chefe do Distrito Dr. João Abel de Freitas e o deputado Dr. Alberto de Araújo, dois políticos que se destacaram em procurar junto do governo as soluções defendidas pela JAPAM e desejadas por uma parte significativa da população insular.

Contudo, mesmo depois de ter merecido o parecer favorável do CSOP e a concordância da missão de melhoramentos dos portos da Madeira, o ante-projecto não conseguiu ser transformado em projecto definitivo.

Uma vez mais, o melhoramento do porto do Funchal voltava a ser adiado evidenciando-se a urgência em encontrar as soluções mais adequadas para resolver os constrangimentos existentes.

Neste contexto de acesa discussão em que continuavam a decorrer as questões relacionadas com os melhoramentos do porto do Funchal, foram apresentadas, em 1949, duas novas propostas para a ampliação do porto, baseadas em filosofias muito opostas – uma sugerida pela Union Castle Line²⁶⁸, por solicitação da JAPAM; e a segunda da autoria do então Capitão do Porto do Funchal, Comandante Camacho de Freitas.

Estas soluções foram apresentadas e analisadas juntamente com a proposta apresentada pela JAPAM em 1947, num documento elaborado pelo Capitão-de-fragata Manuel Affonso Dias. Este autor considerava, à semelhança de outros responsáveis, que muitos dos problemas com que se debatia o porto do Funchal em meados do século XX tinham origem na limitação das suas infraestruturas e apontava grandes críticas aos anteriores projectos de desenvolvimento portuário e às opções que estiveram na sua base.

Para o oficial Manoel Affonso Dias, os resultados verificados durante os anos de exploração do novo molhe e as necessidades do porto mostravam que o molhe da pontinha “...se não representa um erro, traduz pelo menos a solução mais pobre que se podia ter encontrado para a resolução do grande problema do porto do Funchal.” (DIAS: 1952, p. 11).

O mesmo autor justificava esta sua afirmação referindo que, já aquando da execução do projecto, mais de metade dos navios que frequentavam o porto do Funchal eram navios de passageiros em viagens de escalas regulares e navios de passageiros em cruzeiros de turismo. O Funchal era, portanto, um porto de escala e um porto de

²⁶⁸ Companhia de navegação com grande tradição na escala dos seus navios no porto do Funchal e uma das mais importantes entre as que frequentavam o porto naquela época.

turismo e embora não se destinasse a servir um *hinterland* vasto e rico, ele próprio constituía o principal factor de economia da ilha: já naquela época “(...) o Porto do Funchal era muito justamente considerado como a principal e quase única fonte de fomento e de progresso que existia em toda a ilha (...)” e tudo o que tinha sido realizado para o melhoramento e apetrechamento do porto a partir de 1931 não deveria ter sido submetido “(...) à base normal e fria das estatísticas do tráfego das mercadorias que entravam e saíam: não devíamos nunca ter condicionado a vida do porto apenas à facilidade das farinhas que se importam; antes pelo contrário, tal estudo devia ter sido baseado e orientado no sentido de se ajudar a natureza no muito que ela fez para o estabelecimento de um grande porto de escala na Ilha da Madeira” (DIAS: 1952, p. 12).

Manoel Affonso Dias não podia ser mais crítico nem estar mais em desacordo em relação ao que tinha sido a política portuária e a estratégia de desenvolvimento do porto do Funchal, mas estava contudo longe de perceber que esta mesma falta de visão estratégica e de poder de decisão sobre o desenvolvimento do porto do Funchal iria permanecer ao longo dos tempos com gravíssimas consequências económicas e sociais para o Arquipélago da Madeira e os seus habitantes.

A realidade da época colocava novas exigências que teriam de ser consideradas ao abordar-se o problema do seu melhoramento do porto. Entre os principais factores a ter em conta, destacava (DIAS:1952, p.6):

- A ameaça dos grandes paquetes das carreiras regulares abandonarem o Funchal trocando-o pelos portos das Canárias (justificadas pelos problemas de abastecimento de óleos)
- O estabelecimento da carreira aérea da “*Aquila Airways*” com carácter de certa regularidade servindo-se de grandes hidroviões.
- O abastecimento de combustíveis tinha de ser feito, mais do que antes e cada vez mais com o navio atracado ao cais. Esta tendência acentuar-se-ia e o actual porto do Funchal dificilmente teria uma alternativa para este problema;
- Uma carreira aérea utilizando grandes hidroaviões necessitava, para manter a sua característica de regularidade, da criação de uma pista abrigada que permitisse amarrar e descolar com qualquer estado de tempo.

O desenvolvimento da aviação, nomeadamente do hidroavião, tinha introduzido uma nova questão nas discussões sobre o desenvolvimento do porto ao associar-lhe também a função de aeroporto marítimo. Este facto alterava todo o contexto em torno do qual se tinham produzido as propostas para o melhoramento do porto do Funchal, obrigando à conciliação dos projectos e necessidades em matéria portuária com as questões aeroportuárias.

Tornava-se, assim, necessário criar as condições que possibilitassem a atracação dos grandes navios ao cais, permitindo o seu reabastecimento e, simultaneamente estabelecer uma pista abrigada e suficientemente ampla para garantir a amaragem dos hidroaviões em quaisquer estado de tempo.

Entre as limitações apontadas ao projecto elaborado pela JAPAM, em 1947, para o prolongamento do molhe da Pontinha e as condicionantes à operacionalidade do porto naquela época, Manoel Affonso Dias destacava:

- Os grande paquetes das carreiras regulares e os luxuosos paquetes em cruzeiros de turismo continuavam fundeados ao largo, sendo os passageiros desembarcados em pequenas lanchas e com escadas de portaló²⁶⁹ intermináveis;
- As deficiências do molhe-cais da pontinha acentuavam-se, os congestionamentos eram cada vez mais frequentes e muitos navios tinham que esperar ao largo para descarregarem as mercadorias transportadas;
- O aparecimento dos óleos combustíveis, que vieram substituir o carvão, tinha sido completamente esquecido, não merecendo nenhuma consideração no estudo dos melhoramentos do porto;
- A atracação e o abastecimento de combustíveis dos grandes paquetes das carreiras regulares não tinha sido equacionada.

De acordo com Manoel Affonso Dias (DIAS:1952, p.7), o prolongamento do molhe da Pontinha em 317 metros segundo a sua directriz inicial, proposto pela JAPAM no anteprojecto de 1947 não satisfazia nenhuma destas exigências: a pista era demasiado curta para os hidroaviões, e a entrada do porto e a bacia de manobra possuíam dimensões muito reduzidas, dificultando a entrada dos grandes navios no

²⁶⁹ Escadas laterais dispostas ao longo do costado (parte lateral do casco de uma embarcação) dos navios para o embarque/desembarque de passageiros ou tripulantes.

porto e a sua atracação ao cais, impedindo ou dificultando o abastecimento de combustíveis.

A construção da doca para o tráfego de cabotagem e o alargamento do molhe em 20 metros seria feito à custa da largura da bacia portuária, limitando ainda mais a largura da área da bacia onde os navios tinham de manobrar, os quais seriam obrigados a concentrarem-se na entrada.

Na opinião de Manoel Affonso Dias (DIAS:1952,p.16), as obras delineadas não resolviam as exigências de um aeroporto marítimo, nem garantiriam a regularidade na chegada dos hidroaviões - *“na verdade, a ligação aérea da Madeira com Lisboa e, conseqüentemente, com o resto do mundo, só pode ser feita com grandes hidroaviões, que exigem uma pista abrigada com 800 metros de comprimento, pelo menos, para amararem”*. De acordo com este autor, o Ante-projecto da JAPAM não permitia a existência de uma pista abrigada com 800 metros de comprimento, comprimento que correspondia às mais modestas exigências do *“aeroporto marítimo”*²⁷⁰.

Por outro lado, a solução da JAPAM comprometeria a possibilidade do Funchal vir a dispor no futuro de um grande *“aeroporto marítimo”* face às dificuldades criadas pelo plano hidrográfico em se construir uma pista de 2000 metros de comprimento, fundamental para assegurar a regularidade das chegadas e *“largadas”* dos hidroaviões em quaisquer condições de tempo.

O Funchal tinha sido um porto tradicional de abastecimento de combustível à navegação e foi perdendo essa posição face à concorrência dos portos das ilhas Canárias. Esta realidade, que se começou a sentir nas primeiras décadas do século XX, desvaneceu-se rapidamente à medida que este combustível foi sendo substituído pelos óleos, dada a inexistência deste fornecimento na Madeira. A exiguidade dos cais e a reduzida área abrigada do porto do Funchal constituíam uma grande condicionante para a sua operação e funcionalidade, afastando as companhias distribuidoras de óleos combustíveis, apesar das tentativas feitas para as atrair para o porto do Funchal.

²⁷⁰ Esta situação seria mais grave no Inverno, com os temporais, uma vez que as reduzidas dimensões da área abrigada e a concentração das embarcações no interior do porto em busca de abrigo impossibilitariam a existência de uma pista limpa para a amaragem em segurança dos hidroaviões.

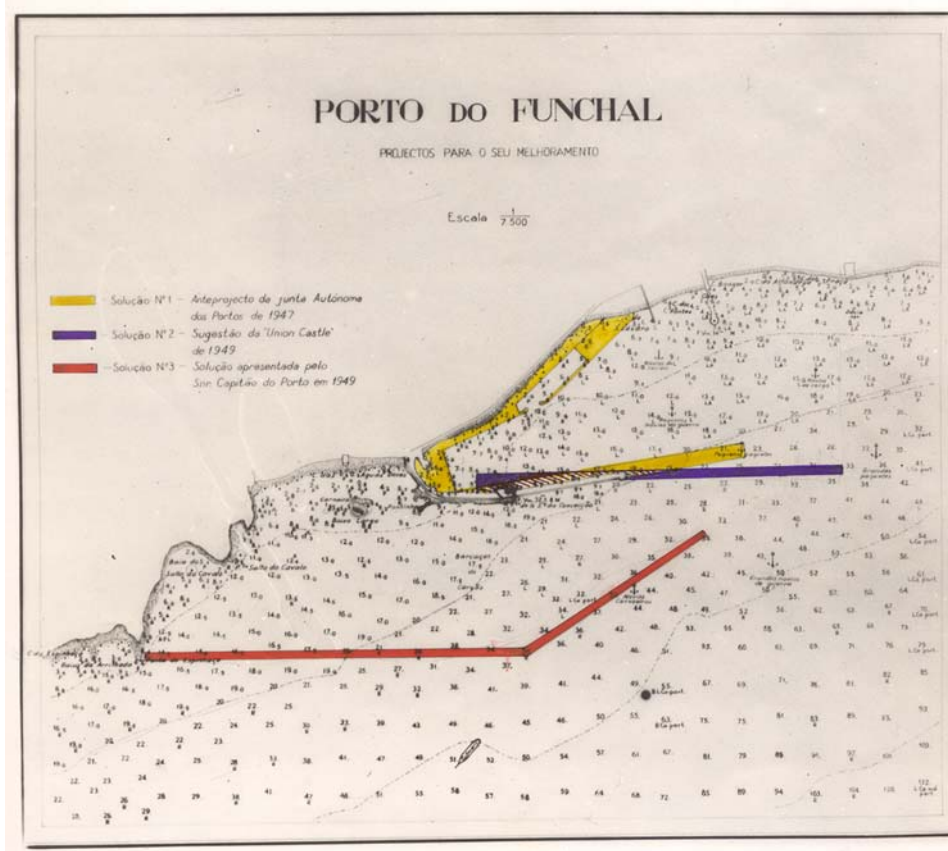
As obras desenvolvidas entre os anos de 1931 e 1939 e as previstas no Ante-projecto de 1947, tinham tido como principal ou único objectivo melhorar as condições do porto para o tráfego de mercadorias. Segundo Manoel Affonso Dias (DIAS: 1952, p. 18), não podia pensar-se apenas em resolver o problema do embarque das bananas e do desembarque das farinhas esquecendo os outros aspectos do problema, pelo que o Ante-projecto, elaborado pela JAPAM, deveria ser abandonado.

2.7.3.1 – A PROPOSTA DA UNION CASTLE LINE

A alternativa apresentada em 1949 pela UNION CASTLE LINE, constituía uma alternativa ao ante-projecto elaborado anteriormente pela JAPAM.

A proposta consistia no prolongamento do molhe cais da pontinha numa extensão de 600 m, fazendo-o girar em torno da testa do cais existente na direcção Oeste – Este (Figura 76).

FIGURA 76 – SOLUÇÕES ALTERNATIVAS PARA O NOVO PORTO DO FUNCHAL



Fonte: DIAS (1952).

Esta solução permitia aumentar a área abrigada e consequentemente a largura da bacia para a manobra dos navios através do alargamento da entrada em relação à linha de costa, permitindo a entrada dos grandes navios com maior segurança. Contudo, segundo Manoel Affonso Dias (DIAS:1952,p.23-24) a sugestão da Union Castle Line não resolvia os principais constrangimentos do porto do Funchal e vinha colocar outros problemas, nomeadamente:

- Criava uma pista de 800 metros de comprimento, mas inutilizava o fundeadouro dos navios que não pudessem ou quisessem atracar ao cais da pontinha;
- Admitia o prolongamento do molhe da pontinha em 300 metros permitindo a criação, no futuro, de uma pista abrigada com 2000 metros de comprimento²⁷¹ capaz de assegurar a amaragem dos hidroaviões e garantir a regularidade das chegadas. Contudo, o facto de obrigar a que o prolongamento futuro dos molhes se tivesse que realizar em fundos com cerca de -50 metros (ZH) em quase toda a sua extensão inviabilizaria, na prática, a hipótese de qualquer ampliação para atender às exigências de um aeroporto moderno;
- Previa a extensão do cais de forma a permitir a atracação simultânea de 2 ou 3 navios de grande porte, mas não oferecia uma entrada franca e segura com temporais de S e SE. Mantinha-se o problema da entrada dos navios “*atravessados ao mar*”, criando problemas ou inconvenientes nos dias de maior agitação marítima;
- Limitaria a área para a movimentação dos navios, os quais não disporiam dentro da bacia portuária de mais de 250 metros de largura para as manobras;
- Possibilitava o estabelecimento dos oleodutos necessários para o abastecimento rápido dos navios mas não disponibilizava uma bacia suficientemente larga para a manobra dos grandes paquetes que ali quisessem abastecer-se.
- A maior abertura do molhe e o consequente alargamento da entrada do porto aumentaria a área molhada no seu interior mas torná-lo-ia mais exposto aos chamados “*mares de Leste*”, facilitando a propagação da vaga

²⁷¹ Considerado por Manoel Affonso Dias (DIAS: 1952, p. 7) como indispensável para a descolagem dos hidroaviões sem dificultar a entrada e a atracação dos grandes navios no porto.

no seu interior e alterando as condições de tranquilidade em toda a bacia portuária;

- Impediria a vista panorâmica da cidade por parte dos passageiros dos paquetes das carreiras regulares ou de turismo que fossem obrigados a fundear fora do porto²⁷², ao mesmo tempo que os obrigaria a uma extensa travessia de lancha até ao cais.

2.7.3.2 – O GRANDE PORTO E AEROPORTO MARÍTIMO DO FUNCHAL

Em 1949, o Comandante Camacho de Freitas, apresentou a sua proposta para a construção de uma grande infraestrutura portuária que pudesse oferecer as facilidades, comodidades e serviços para as escalas dos grandes e luxuosos paquetes e, simultaneamente, uma pista abrigada para os hidroaviões.

Segundo o autor desta proposta, face aos constrangimentos resultantes de uma batimetria hostil e às características das infraestruturas existentes, a solução para a construção do *“porto e aeroporto marítimo do Funchal”* estaria na construção de uma nova infraestrutura.

A proposta apresentada visava dotar a ilha da Madeira e a cidade do Funchal de um grande porto, construído a partir de um molhe cais totalmente novo (enraizado na ponta do Espinhaço a Oeste do porto existente), envolvendo no seu interior o actual molhe cais da pontinha e criando uma grande área molhada entre os dois (figura 77).

A nova infraestrutura portuária disponibilizaria aos grandes navios um cais acostável com dimensões e facilidade de manobra adequadas, criando as condições necessárias para o estabelecimento de um grande porto de escala. Disporia de um molhe com cerca de 1650 metros de extensão e, entre as principais vantagens apresentadas pelo autor para defender a sua construção destacavam-se as seguintes (DIAS: 1952, p. 9):

²⁷² Por dificuldades de manobra em caso de mau tempo, ou pela inexistência de cais disponível.

- a) Criaria uma área abrigada suficientemente ampla possibilitando aos navios qualquer que fosse a sua tonelagem, comprimento e calado uma fácil entrada e atracação ao cais em quaisquer condições de tempo²⁷³;
- b) Permitiria uma fácil solução para o fornecimento de água e de combustíveis (óleos) aos navios, através da instalação de canalizações ao longo do olho e da facilidade em criar terraplenos para a montagem dos respectivos depósitos;
- c) Facilitaria o estabelecimento de terraplenos para a armazenagem de mercadorias e instalações portuárias, através da regularização da linha de costa unindo pontas salientes e ilhéus destacados;
- d) Protegeria o actual molhe da Pontinha, possibilitando a recepção dos navios dos dois lados quando as circunstancias o exigissem;
- e) Criaria uma pista abrigada para hidroaviões com um comprimento de cerca de 1400 metros, que poderia ser ampliada no futuro de forma a completar o aeroporto marítimo com uma pista de 2000 metros (permitindo o descolar dos grandes hidroaviões em qualquer condições de tempo sem cair em fundos exageradamente grandes²⁷⁴;
- f) Libertaria o porto existente do tráfego dos grandes navios comerciais, reservando-o para servir apenas tráfego local e para a instalação de um arsenal para reparações pequenas embarcações, permitindo, ao mesmo tempo, encarar o problema da navegação de recreio dando-lhe condições de segurança e assistência;
- g) Ofereceria uma entrada mais fácil e segura entre a testa dos dois molhes, permitindo a entrada com o mar pela proa ou amura²⁷⁵ e só muito excepcionalmente pela alheta²⁷⁶ ou traves²⁷⁷;
- h) Não inutilizaria os fundeadouros existentes nem fecharia por completo a baía do Funchal;

²⁷³ Esta solução permitiria a atracação ao cais dos navios que já escalavam o Funchal - paquetes das carreiras regulares, cruzeiros de turismo e pequenos paquetes das carreiras das ilhas e do ultramar – e de outros como os grandes cargueiros de mercadorias ou os grandes petroleiros que poderiam assim proceder ao abastecimento dos depósitos de combustíveis.

²⁷⁴ O último alinhamento do cais seria estabelecido sensivelmente à batimétrica dos -30 metros (ZH).

²⁷⁵ Parte de uma embarcação compreendida entre a proa (parte dianteira) e o través (parte lateral).

²⁷⁶ Parte de uma embarcação compreendida entre a popa (parte traseira) e o través (parte lateral).

²⁷⁷ Parte lateral de uma embarcação compreendida entre a amura e a alheta.

- i) Permitiria a construção de algumas infraestruturas necessárias, nomeadamente de um plano inclinado, para a beneficiação e reparação dos hidroaviões;
- j) Constituiria uma grande vantagem do ponto de vista militar, já que seria mais fácil defender um porto com 250 metros de largura na entrada e uma área molhada capaz de abrigar todo o tipo de embarcações.

A área abrigada teria uma grande extensão e ficaria protegida de todos os temporais bastando prolongar um pouco mais a testa do molhe para que o abrigo fosse efectivo mesmo para os temporais do quadrante Leste.

Este projecto tinha contudo duas grandes condicionantes: do lado do mar colocava-se o problema de grande parte dele ter de ser feito a fundos próximos dos -30 metros (ZH) (profundidade que poderia mesmo ser ultrapassada em alguns troços); do lado de terra destacavam-se as dificuldades para estabelecer as vias de acesso e para criar os terraplenos para a instalação dos vários serviços destinados à exploração do porto.

Manoel Affonso Dias (DIAS: 1952, p. 32) reconhecia que o ambicioso projecto só podia ser conseguido à custa de grandes sacrifícios *“tal como tudo o que se fazia na Madeira”*: as obras eram caras em terra, devido ao acidentado do terreno, e no mar, pela batimetria.

As disparidades nos valores dos investimentos²⁷⁸ equivaliam a disparidades no volume das obras e nas possibilidades oferecidas pelas diferentes soluções. *“Esta circunstância coloca-nos em frente de um problema de solução muito dispendiosa. Dentro da forma como o problema está posto, e em situações extremas, temos de um lado uma solução que custa 146.000 contos mas que apenas melhora as condições do porto para a sua função de porto comercial; do outro lado aparece-nos uma solução que custa 400.000 contos, mas que resolve as principais exigências de um porto de escala e dá ao Funchal as condições essenciais para um aeroporto marítimo”* (DIAS: 1952, p. 32)

²⁷⁸ O volume dos investimentos previsto para cada um dos diferentes projectos em discussão era o seguinte: 146.000 contos (728.245 euros) para o ante-projecto elaborado pela JAPAM, 250.000 (1.246.995 euros) para a solução apresentada pela Union Castle Line e entre 350.000 (1.745.793 euros) a 370.000 (1.845.552 euros) para o projecto da autoria do Comandante Camacho de Freitas.

Na opinião de Manoel Affonso Dias (DIAS: 1952, p. 33), admitindo as facilidades concedidas pela legislação a empreendimentos desta natureza a JAPAM tinha rendimentos próprios para garantir um empréstimo que lhe assegurasse a verba necessária para a construção do grande porto do Funchal. Considerando que, de acordo com a lei, o Governo da República cobria os encargos com as obras de protecção exterior e advogando a repartição dos custos em partes iguais, dada a dificuldade em separar a parte considerada como obra de protecção e como obra interior, o defensor deste projecto considerava que restariam 200.000 contos para a JAPAM pagar em 30 a 60 anos²⁷⁹.

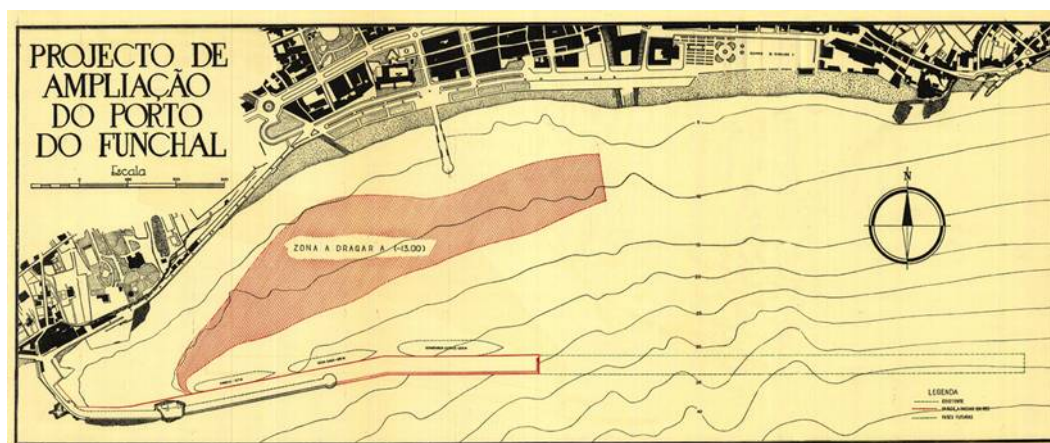
Depois de salientar as vantagens do projecto do Comandante Camacho de Freitas, Manoel Affonso Dias (DIAS: 1952, p. 38) concluía que “(...) a solução apresentada pelo Sr Comandante Camacho de Freitas, sendo a única que merece ser considerada, deve, o mais rapidamente possível, servir de base aos estudos necessários para o projecto definitivo que há de dar à Ilha da Madeira, o «GRANDE PORTO DO FUNCHAL»”.

2.7.4 – O ESQUEMA PORTUÁRIO E PLANO DE APETRECHAMENTO DO PORTO DE 1954

Depois de longas e demoradas discussões sobre as soluções mais convenientes para o melhoramento do porto do Funchal, a 30 de Dezembro de 1954 o Ministro das Obras Públicas, anunciou a realização da 1ª fase do “esquema” aprovado pelo Conselho Superior de Obras Públicas. Para o Eng.º Sena Lino, director do porto do Funchal, a solução apresentada ultrapassava todas as expectativas e as propostas constantes dos planos anteriormente realizados, nomeadamente o Ante-projecto elaborado pela JAPAM em 1947 (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1959, p. 4).

²⁷⁹ A JAPAM possuía rendimentos que advinham da cobrança das taxas de exploração e seria legítimo considerar o seu aumento devido ao previsível incremento da actividade marítima, derivada da melhoria da operacionalidade do porto. Nestas condições, a JAPAM estaria em condições de assumir um encargo por um período de 60 anos, se lhe fosse concedido o prazo máximo para o seu pagamento o que tornaria o empreendimento perfeitamente realizável.

FIGURA 77 – PROJECTO DE AMPLIAÇÃO DO PORTO DO FUNCHAL (1954)



Fonte: APRAM.

A determinação do Ministro das Comunicações de Dezembro de 1954 incumbia a JAPAM de proceder à elaboração do “*Plano de Apetrechamento do Porto do Funchal*”, com o objectivo de prever as necessidades do porto em matéria de equipamentos e instalações complementares ajustadas ao conjunto das obras marítimas que tinham sido previstas. No documento elaborado pela JAPAM foi identificada a necessidade de construção das seguintes instalações e infraestruturas, por ordem de prioridade²⁸⁰ (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1959, p. 5):

- Estação de passageiros;
- Armazéns;
- Meios de querenagem;
- Acessos ao porto.

No âmbito deste plano foram ainda consideradas outras investimentos que incluíam o aumento do cais para a mercadoria regional, a construção de um armazém frigorífico, de um silo para cereais e da sede da Junta. Contudo, o Plano de Apetrechamento do Porto do Funchal adiava a realização destas obras “*para época longínqua*” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1959 p. 5)

No que se refere ao acesso ao porto, o plano previa o alargamento da estrada da Pontinha (para o lado do mar) desde a ribeira de S. João até ao enraizamento dos

²⁸⁰ O documento estimava o custo de cada intervenção e a data da sua realização. Posteriormente, com o objectivo de ajustar os planos e encargos da JAPAM ao período abrangido pelo 2º Plano de Fomento (1959-64), ou seja para mais três anos além da data prevista para a conclusão das obras, aquele organismo elaborou um novo relatório onde (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1959, p. 5).

molhes, permitindo a criação de uma extensa área coberta sob a estrada onde se poderiam instalar diversas actividades do porto ou construir armazéns para alugar. Esta obra resolveria muitos dos problemas da exploração do porto mas absorveria, por largo período, as disponibilidades financeiras da JAPAM.

Como a situação financeira da JAPAM não lhe permitia assumir grandes encargos, este organismo decidiu avançar com os projectos previstos para os molhes da pontinha e abandonar as obras previstas para o lado de terra. Os investimentos a realizar incluíam:

- Prolongamento do cais da pontinha em 457 metros e alargamento dos terraplenos adjacentes;
- Construção de uma pequena doca para as mercadorias do tráfego de cabotagem;
- Melhoramento e alargamento das vias de acesso ao porto;
- Aquisição de equipamento mecânico para a movimentação de mercadorias.

O prolongamento dos cais acostáveis, o aumento da superfície dos terraplenos e a ampliação da área abrigada, revelavam-se fundamentais para aumentar a capacidade do porto e resultariam em grandes benefícios para a sua operacionalidade. Entre outras vantagens, as obras a realizar possibilitariam:

- A atracação de muitos navios que ficavam ao largo;
- A resolução do problema do abastecimento dos combustíveis à navegação;
- A criação de uma área abrigada destinada aos serviços do aeroporto marítimo;
- O abrigo no interior do porto do material flutuante auxiliar das operações do tráfego marítimo (lanchas, rebocadores, batelões, de carvão e água);
- A construção de armazéns e depósitos para as mercadorias, até então inexistentes;
- A possibilidade de instalar nos cais da Pontinha o equipamento mecânico destinado ao tráfego de mercadorias
- A facilitação da circulação e estacionamento de veículos, em serviços nos cais, até então praticamente impossíveis.

A empreitada de prolongamento do molhe da pontinha, incluindo os investimentos anteriores, foi adjudicada em 1955 e as obras ficaram concluídas em 1961, dando ao molhe da Pontinha Funchal a dimensão que possui actualmente.

FIGURA 78 – OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO MOLHE DA PONTINHA, DÉCADA DE 50



Fonte: APRAM.

A construção deste cais²⁸¹ justificou-se pela necessidade de retirar dos molhes da pontinha o tráfego das embarcações costeiras, evitando a mistura da mercadoria regional com a movimentada pela grande navegação e sobre a qual incidiam direitos alfandegários.

A obra permitiu recuperar no interior do porto uma área caracterizada por grande acumulação de materiais e baixos fundos, inteiramente desaproveitada dando lugar a um cais com 50 metros acostáveis a fundos de -2 metros (ZH) e um terraplino com a superfície de 2192 m². Juntamente com o cais, foi construída uma rampa de varagem para pequenas embarcações com 832 m², cuja face exterior prolongava o cais em mais 25 metros.

²⁸¹ Foi inaugurado em 5/6/55 pelo Governador do Distrito Capitão de Mar e Guerra João Inocêncio Camacho de Freitas.

FIGURA 79 – CONSTRUÇÃO DO CAIS DE MERCADORIA REGIONAL INICIADA EM 1953



Fonte: APRAM.

FIGURA 80 - CONCLUSÃO DA CONSTRUÇÃO DO CAIS DE MERCADORIA REGIONAL EM 1955



Fonte: APRAM.

De acordo com o Director do porto do Funchal, o novo cais destinava-se também ao serviço de passageiros dos hidroaviões, o qual seria melhorado pelo desafogo e facilidades de acessos e pela instalação construída para os serviços da polícia, nomeadamente a Polícia Internacional e de Defesa do Estado (PIDE). O cais e o respectivo terminal foram apetrechados com equipamentos para fornecimento de água, energia e combustíveis às embarcações que faziam serviço no porto²⁸².

²⁸² O exclusivo do abastecimento de combustíveis à navegação foi entregue, mediante contrato de concessão precedido de concurso público, à *Shell Portuguesa*, vencedora do respectivo concurso.

2.7.5 – O PLANO DE ARRANJO DO PORTO DE 1959

Em 1959, enquanto decorriam as obras da 1ª fase de ampliação do porto do Funchal constantes da solução apresentada pelo Governo em 1954, a JAPAM entendeu oportuno proceder à revisão das questões enunciadas nos vários planos elaborados anteriormente. A elaboração, em 1959, do novo Plano de Arranjo do Porto do Funchal era justificada pela JAPAM pelo contexto da nova época, que favorecia o encontrar das soluções mais adequadas para a resolução de muitos dos problemas que tinham sido colocados ao longo das últimas duas décadas e ainda não tinham sido solucionados (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1959, p. 4).

Em primeiro lugar, havia que ter presente as funções tradicionais do porto do Funchal ou as que ele poderia ambicionar por via do seu melhoramento e que seriam, para o então director do Porto (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1959, p. 4):

- Um grande porto de passageiros;
- Um razoável porto de escala e de abastecimento;
- Um modesto porto de comércio.

De acordo com o Plano de Arranjo do Porto do Funchal de 1959, a primeira função sobrepunha-se às restantes e as suas condicionantes ficariam resolvidas com o prolongamento em curso do molhe existente, o qual permitiria o aumento da extensão de cais acostáveis e maiores condições de abrigo, contribuindo para o aumento da segurança e comodidade dos passageiros.

O alargamento dos molhes, de 18 metros para 40 metros de largura média e de 7120 m² para 31190 m² de área disponível, possibilitaria a constituição de vários terraplenos onde se poderiam construir as instalações necessárias ao bom funcionamento do porto²⁸³. O Plano considerava ainda que devia ser analisada a conveniência de prever uma reserva de espaços destinada a futuras instalações do porto, mesmo que não fosse previsível a sua utilização a curto prazo.

²⁸³ Após a conclusão da 1ª fase das obras de ampliação do molhe da Pontinha, decorrentes do “esquema portuário” apresentado em 1954, o porto passaria a dispor de 139 metros de cais a -6 metros (ZH); 41 metros a -7 metros (ZH); 19 metros a -8,50 metros (ZH) e 746 metros a -11 metros (ZH).

O “*esquema*” apresentado pelo governo em 1954, tinha sido posteriormente entregue aos serviços responsáveis e a várias comissões técnicas, destacando-se o papel do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), que assumiu a responsabilidade de proceder aos ensaios para a determinação do comportamento das obras e do abrigo do porto.

O projecto da primeira fase dos melhoramentos do porto do Funchal previa um grande aprofundamento da baía que teria de ser mantido posteriormente por dragagens de manutenção. Nas suas conclusões, o LNEC considerou conveniente a construção de um esporão enraizado na costa à entrada do porto²⁸⁴, pelos resultados que resultariam para tranquilidade no interior do porto.

Apesar de não estar prevista na solução inicial, aprovada superiormente, a construção do esporão revestia-se de grande importância pela melhoria que proporcionava, tendo sido incluído no alargamento da área de exploração do porto definida no Plano de Arranjo do Porto do Funchal elaborado em 1959.

O Plano de Arranjo do Porto do Funchal de 1959, considerava que o arranjo do porto se deveria limitar ao segmento marítimo adjacente à cidade e compreendido entre a Fortaleza de São Tiago e a Pontinha, confinando a sua zona de exploração ao troço situado a Oeste da cidade. Aquele documento identificava os seguintes elementos fundamentais (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1959, p. 22 e 23):

- Uma linha de cais acostável a navios de alto bordo, com uma extensão mínima de 945 metros com fundos compreendidos entre os –6 e os –11 metros (ZH) (obra que já estava em curso);
- Um esporão enraizado na costa à entrada do porto, no sítio da barreira, orientado no sentido SSW, com um comprimento aproximado de 200 metros;
- Uma bacia abrigada para manobra e estacionamento dos navios com cerca de 30 a fundos de -13 metros (ZH);

²⁸⁴ O LNEC procedeu ao estudo da agitação marítima no interior da bacia portuária do Funchal, tendo apresentado a solução que entendeu mais conveniente para corrigir os efeitos de ressonância que se observavam no porto, entre as quais figurava um esporão enraizado à entrada do porto. Para o LNEC, a construção do esporão conjugada com o aprofundamento da zona interior do porto era a que permitiria diminuir a agitação marítima no interior do porto, conduzindo a uma acalmia quase total. Este estudo constitui objecto de uma comunicação apresentada por técnicos do LNEC ao Congresso Internacional de Navegação realizado em Londres em Julho de 1957.

- Uma estação de passageiros localizada nos molhes, com uma área coberta não inferior a 500 m²;
- Armazéns, entrepostos e casa de despacho sobre os molhes, com uma área coberta não inferior a 2000 m² e cais livres para depósito de mercadorias com superfície superior a 2 ha;
- Instalações para a mercadoria regional com uma linha de cais superior a 120 metros a fundos de – 3 metros (ZH) e terraplenos adjacentes com área superior a 3000 m²;
- Rampa para varagem e estacionamento a seco de pequenas embarcações equipada com um pequeno estaleiro;
- Varadouro a leste do porto para embarcações miúdas;
- Instalações para desportos náuticos, constituídas por um edifício para sede do clube naval, piscina-solário, rampa, e cais para o serviço de embarcações de recreio;
- Instalações complementares do porto (frigoríficos, lota, silo para cereais, instalações para os socorros a náufragos, pavilhões para o turismo e edifícios públicos;
- Alargamento da estrada da pontinha de 8,5 metros para 17,5 metros com o aproveitamento do sub-solo para armazéns e depósitos ligados à actividade do porto;
- Rua marginal no plano inferior à estrada da pontinha com 8,5 metros de largura para serventia do cais regional e armazéns do porto.

QUADRO 43 - ORDENAMENTO DAS DIFERENTES ÁREAS FUNCIONAIS ESTABELECIDAS NO PLANO DE ARRANJO DO PORTO DO FUNCHAL DE 1959

Infraestruturas		Localização	Função e acções a realizar
Cais de passageiros e turismo		Constituído pelo troço de mar do novo cais, compreendido entre o ponto de inflexão e a testa do molhe (320 metros a fundos – 11 (ZH).	Destinado à atracação dos grandes navios de passageiros que escalavam a Madeira em viagens de turismo, e ainda os que demandassem o porto exclusivamente por necessidades de abastecimento.
	Cais de Comércio e de passageiros	Correspondente ao troço compreendido entre o ponto de inflexão e o ilhéu da pontinha (425 metros a fundos – 11 metros (ZH).	Destinado à atracação dos navios mistos de carga e passageiros, ou seja, os que necessitavam de fazer operações no cais. Nesta área do porto, pouco atingida pela agitação marítima no caso de temporal, poderiam mais facilmente localizar-se as instalações de apoio aos passageiros e à mercadoria.
Cais de cabotagem		Constituído pelo troço compreendido entre o ilhéu da pontinha e o enraizamento do molhe (200 metros a fundos de -11 a -6 metros (ZH).	Destinado à atracação dos navios da que estabeleciam as ligações regulares entre a Madeira e o continente português, movimentando grandes quantidades de carga, e acessoriamente, às embarcações de guerra ou de recreio.
Cais de mercadoria regional		Correspondente ao troço interior do porto na zona marginal adjacente à entrada da pontinha (120 metros a fundos – 4 metros (ZH).	Destinado ao tráfego de mercadoria regional. O cais existente seria ampliado através da rectificação do seu alinhamento por forma a incorporar o cais <i>Blandy</i> (construído em 1900 por aquela empresa e que em 1959 servia apenas as barcas de aguada para fornecimento dos navios ao largo).
Cais da entrada da cidade		Infraestrutura existente em frente à Cidade.	Continuaria a servir o tráfego de passageiros dos navios fundeados ao largo (embora este tipo de tráfego tivesse tendência a desaparecer com a possibilidade dos navios acostarem ao molhe da Pontinha) e serviria essencialmente o movimento de passageiros da navegação de cabotagem entre o Funchal e os pequenos portos da Madeira.
Molhe-cais da Barreirainha		Infraestrutura a construir enraizada nas baixas da barreirainha, com cerca de 200 metros de comprimento e 20 metros de largura.	Limitaria a Leste, a zona de exploração do porto, dispondo de um troço acostável com cerca de 150 metros e a largura máxima de 20 metros (incluindo o muro de abrigo).
Estação de passageiros e armazéns do porto		sobre os molhes na zona de atracação dos navios e sob a avenida da pontinha, depois do alargamento	Por razões funcionais e de segurança estes edifícios localizaram-se no troço destinado aos navios de comércio e de passageiros. A estação de passageiros e a casa de despacho aduaneiro situar-se-ia entre os armazéns do porto.
Estaleiro de construção e reparação naval		Infraestrutura existente na zona marginal da praia, ao abrigo do molhe cais da Barreirainha, servido por um plano inclinado com 50 metros de largura e um troço de cais a - 5 metros (ZH), em terrapleno a conquistar parcialmente ao mar.	O estaleiro manter-se-ia no mesmo local mas seriam criadas condições para o seu desenvolvimento, através da possibilidade de utilização do molhe a construir a Leste para a acostagem de embarcações e da reserva de espaço para a sua expansão.
Instalações para a pesca		A construir na área marginal, contígua ao estaleiro.	Instalações destinadas ao apoio à actividade piscatória.
Instalações para desportos náuticos		A construir na zona interior do porto, a poente da Avenida Marginal e no remate desta;	Edifícios e equipamentos destinados ao Clube Naval do Funchal, à "grande piscina da cidade" e à criação de uma pequena doca de recreio servida por um plano inclinado.
Varadouro das embarcações do tráfego local		Infraestrutura a construir na zona marginal da praia, ao longo do cais da mercadoria regional dentro do porto, na zona adjacente ao estaleiro e no calhau da praia a poente do cais da entrada da cidade.	As embarcações de recreio de menor porte teriam as suas infraestruturas de varagem na doca de recreio. As de maior porte poderiam utilizar o Arsenal existente ou o varadouro a construir na parte interior do porto a Leste do cais regional. As embarcações a remos que varavam no Calhau do Campo D. Carlos ou em S. Lázaro poderiam varar na praia, a Oeste do cais da entrada da cidade, uma vez que o prolongamento do molhe exterior da Pontinha garantiria as condições de abrigo necessárias.
Instalações complementares do porto		A construir no troço compreendido entre a estrada da Pontinha e as arribas do Parque da Cidade, desde a Ribeira de S. João ao enraizamento do molhe.	Armazéns frigoríficos destinados ao serviço da cidade (pescado e víveres), ou ao serviço da navegação (exportação de produtos ou fornecimento para os navios); silo para cereais localizado à entrada do porto; instalação para os socorros a naufragos, quartel dos remadores da Allandega; edifício da corporação de Pilotos; posto da Guarda-fiscal; casa dos pescadores do Funchal; sede da JAPAM.
Vias de acesso e de circulação;		Alargamento da estrada da Pontinha e construção dos acessos ao cais de mercadoria regional e aos armazéns do porto.	A solução adoptada tinha como princípio a separação dos tráfegos associados aos diferentes sectores de actividade do porto, dotando cada um deles com acessos apropriados de forma a evitar as interferências e os congestionamentos, mas assegurando a conexão entre eles.

Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

2.8 – O PERÍODO PÓS REVOLUÇÃO DE 1974

Nos finais da década de 70 do século XX a economia da Madeira conhecia dificuldades de várias ordens e os madeirenses exigiam uma reestruturação que fosse ao encontro das suas expectativas. Uma das questões centrais objecto de debate prendia-se com a necessidade de encontrar soluções para a limitação das infraestruturas portuárias, sendo analisada nessa data, o espaço disponível na orla marítima, a Oeste do porto do Funchal, com vista a seleccionar um local viável para a construção de uma nova infraestrutura portuária que pudesse servir as necessidades da região.

Nesta época, as questões relacionadas com o desenvolvimento do porto do Funchal chegaram mesmo a ultrapassar as questões técnicas e económicas, para assumir alguns contornos políticos relacionados com o clima de agitação que se vivia a nível nacional e mesmo internacional.

Em 1975, surgiram rumores na imprensa da época, que rapidamente se alargaram à opinião pública, de que a União das Repúblicas Soviéticas Socialistas (URSS) teria consultado o governo da República sobre a possibilidade de instalar reservatórios de combustíveis na Madeira, mais concretamente na Praia Formosa, onde a *Shell Portuguesa* tinha instalado um grande terminal de combustíveis destinado a abastecer os navios que escalavam o porto do Funchal²⁸⁵.

De acordo com a imprensa, estaria em causa a construção de instalações próprias destinadas a assegurar o fornecimento de combustíveis a navios da marinha mercante da URSS e o pedido teria sido feito por uma agência de transportes nacional (O SÉCULO: 1975). Estas notícias foram, contudo, imediatamente desmentidas oficialmente pelo Governo da República.

O porto do Funchal enfermava de um problema primário: os sucessivos projectos de ampliação tinham conduzido à construção de um molhe caríssimo, devido à profundidade do mar onde estava implantado e à necessidade de grandes enrocamentos²⁸⁶. Tornava-se demasiado dispendioso prolongar o molhe existente

²⁸⁵ Posteriormente, foram ali instalados grandes reservatórios de gás e gasolina para o abastecimento interno, e existia ainda, um projecto da Comissão Administrativa dos Aproveitamentos Hidráulicos da Madeira para a construção de uma central térmica nas proximidades daquele local.

²⁸⁶ Protecção à base de pedras ou estruturas artificiais construídas em betão.

para profundidades que ultrapassavam os 30 m. A área molhada era pequena e o cais demasiado curto, não havia espaço para as instalações e para os equipamentos necessários, e estava sujeito a um significativo assoreamento provocado pela ribeira de São João.

Em 1976 foi aberto concurso para a Obra de “Melhoramentos Prioritários do Interior do Porto do Funchal”. Estes investimentos permitiriam um melhor aproveitamento do porto e revestiam-se de extrema importância para a economia da Madeira, contribuindo para o desenvolvimento do turismo e a salvaguarda do abastecimento e armazenamento dos produtos importados.

O projecto tinha sido objecto de um parecer por parte do CSOP, tendo sido posteriormente aprovado pelo despacho ministerial de 19 de Junho de 1975 e dele constava a construção das seguintes infra-estruturas e instalações:

- Aproveitamento de uma área marginal abrigada pelos molhes mas totalmente desaproveitada deslocando para o lado de terra o sector da carga geral e a cabotagem;
- Construção de um terraplino com 7.400m² no fundo do porto onde se situava o *Cais do Blandy* com o objectivo de: permitir o acesso ao silo portuário a construir no antigo armazém do carvão da mesma firma; facilitar a construção de um nó rodoviário para melhoria das circulações entre o porto e as áreas Leste e Oeste da cidade; e servir de varadouro para pequenas embarcações;
- Construção de uma rampa e de um varadouro para pequenas embarcações;
- Construção de um troço de cais com 60 metros a fundos de -2 metros (ZH) e 140 metros a fundos de -6 metros (ZH), coincidente com o alinhamento do cais regional, destinado ao serviço de carga regional de cabotagem e provisoriamente para o serviço de pesca e da lota;
- Construção de um troço de cais com 190 metros a fundos de -8 metros (ZH) destinado ao serviço de carga geral;
- Construção da estrada de ligação dos novos terraplenos com a avenida do mar, a partir da foz da ribeira de S. João;
- Retenção provisória dos aterros a Leste do cais de carga geral;
- Dragagem dos fundos adjacentes ao cais para obtenção dos respectivos fundos;
- Construção de uma doca de recreio.
- Construção de um silo para cereais.

A construção de um cais de turismo e passageiros, prevista inicialmente e há muito considerada necessária, acabou por não ser incluída no projecto de ampliação do porto.

A área de terraplenos adjacentes aos novos cais equivalia a 20000 m², sendo sensivelmente equivalente à existente nos molhes da pontinha, e nela seria efectuado o estacionamento, armazenamento e desembarço das mercadorias, em condições de segurança e comodidade até então impossíveis de obter naqueles molhes; além destas vantagens verificava-se o mais rápido e directo contacto do porto com a cidade.

No fundo do porto, a Oeste, foi planeada a construção de um aterro para os silos localizados a Oeste, uma doca para embarcações pequenas e, na área central, um molhe de acostagem dirigido ao Sueste e destinado a navios tipo *ferry*. Este cais e o terrapleno adjacente seriam posteriormente transformados num terminal de contentores, por onde passou a ser movimentada a maior parte das mercadorias destinadas ao abastecimento da região.

FIGURA 81 – CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES E DA ESTRADA DE ACESSO (1980)



Fonte. APRAM.

O silo para armazenamento de cereais seria construído depois da primeira obra (seis meses depois do início) para que o empreiteiro pudesse dispor do local para fazer o seu estaleiro. Em simultâneo com esta obra seria construído um viaduto sobre a estrada da pontinha para facilitar o acesso do porto e da cidade com o silo.

FIGURA 82 – ALARGAMENTO DA ESTRADA DA PONTINHA E A CONSTRUÇÃO DOS ATERRÇOS PARA OS TERMINAIS PORTUÁRIOS (1980)



Fonte APRAM.

Nesta data, a área de fundeadoiro definida pela capitania para as pequenas embarcações estendia-se desde o cais regional até a meio do cais da cidade. Com a construção da doca de recreio melhorar-se-iam significativamente as condições de abrigo e comodidade e introduzir-se-ia alguma ordem na ocupação da bacia portuária. Contudo, dada a localização da entrada da Doca de recreio, esta poderia ser sujeita a assoreamento da ribeira de S. João Gomes.

O cais de turismo e a doca de recreio iriam apoiar o desenvolvimento do turismo possibilitando o aumento do número de turistas e consequente entrada de divisas; o silo satisfaria uma velha aspiração da população local garantindo o abastecimento de produtos por longo tempo e terminando com as carências de mercado que por vezes se verificavam.

A rampa a construir deveria servir de apoio às embarcações da pesca. Esta solução baseava-se na ideia de que o desenvolvimento desejado desta actividade obrigaria a recorrer a embarcações de maior dimensão e autonomia e consequentemente a necessidade de dispor de espaços abrigados no interior do porto²⁸⁷.

²⁸⁷ Contudo, a questão da localização das infraestruturas de apoio à pesca no interior do porto do Funchal, nunca conseguiu reunir unanimidade, sendo várias vezes defendida a ideia constante em alguns planos anteriores de que o Funchal não teria condições e capacidade para resolver o problema da pesca pelo que as instalações a construir para esta actividade deveriam localizar-se noutro ponto ao longo da costa sul, nomeadamente no Caniçal ou a Leste do Funchal. Nesta data, chegou a ser defendida a construção de um porto de pesca na costa sul a partir da foz da ribeira dos socorridos para leste. Nesse local poderiam construir-se os silos, uma vez que dada a sua localização de grande centralidade e a boa acessibilidade terrestre. Para além das vantagens anteriores, as características da área permitiam a expansão futura das infraestruturas e das instalações, à medida que se fosse verificando essa necessidade.

FIGURA 83 – CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES E DA RAMPA E VARADOURO PARA AS PEQUENAS EMBARCAÇÕES (1997)



Fonte. APRAM.

2.8.1 – O PROBLEMA DA CONSTRUÇÃO DOS SILOS

Os problemas da dependência externa da Madeira no que se referia ao abastecimento das populações contribuíram para que durante longos anos se tivesse assistido à discussão sobre a necessidade da construção de silos para armazenamento do cereal. Em 1975, a Madeira consumia anualmente cerca de 5 mil toneladas de cereal e a produção regional não chegava, sequer, para alimentar a população durante 15 dias. A construção dos silos garantiria a armazenagem de grandes quantidades deste produto e a consequente regularização do abastecimento, mas, à semelhança de outros investimentos, esta questão foi sendo protelado ao longo dos anos.

Na década de 70 do século passado, depois de concretizada a ampliação do molhe da Pontinha, os madeirenses defendiam um modelo de desenvolvimento que potenciasse a máxima rendibilidade dos investimentos públicos (realizados e a realizar). Estávamos numa época em que, como se referiu anteriormente, a propósito da Zona Franca da Madeira, se discutia se o modelo de desenvolvimento da Madeira se deveria centrar em torno do sector do turismo ou dos serviços em geral ou pela diversificação económica (apostando nomeadamente, na indústria).

Entre as justificações apresentadas em 1975 para a construção dos silos, destacavam-se:

- Necessidade de assegurar as reservas suficientes para fazer face às necessidades da população do Arquipélago no caso de ocorrência de um

conflito grave que colocasse em causa as ligações entre a cidade do Funchal e as restantes povoações ou a possibilidade de obtenção de produtos no exterior;

- Vantagem em assegurar a compra de cereal a preços mais baixos, salvaguardando-se contra excessivas variações de preços no mercado.

À semelhança de outras questões relacionadas com o desenvolvimento do porto, a hipótese de construção dos silos na área portuária levantou uma vaga de protestos e de discussões sobre os prós e os contras dessa localização. Esta questão mereceu a atenção da imprensa local, de associações de profissionais²⁸⁸ e da população em geral. Em resumo, entre as principais vantagens e desvantagens relativas à sua localização na área portuária, apontavam-se:

Desvantagens

- A paisagem local, nomeadamente a baía do Funchal, constituía uma das raras matérias-primas da Madeira e a necessidade de a proteger, obrigaria à implantação dos silos noutra local. Neste sentido, chegou a ser defendida, nomeadamente pela imprensa, próxima das moagens, através do aproveitamento do subsolo;
- A construção dos silos fora da área portuária envolveria custos muito superiores na recepção do cereal mas, a estes custos, haveria contrapor os resultantes do transporte dos cereais desde o silo portuário para as moagens que estavam localizadas fora do porto;
- Dada a sua importância na economia regional, seria de evitar a sua localização dentro do porto, que representa um alvo prioritário em termos militares;

Vantagens

- A urgência de construção dos silos;
- A necessidade das operações de descarga dos navios se realizar em cais abrigados;
- A rejeição da hipótese de transferência das infraestruturas e actividades portuárias para a Praia Formosa, justificada pela falta de espaço disponível (existência de depósitos de combustíveis da SHELL e pedidos de instalação de

²⁸⁸ Nomeadamente a Associação de Arquitectos da Madeira, que elaborou um estudo e tomou uma posição oficial sobre esta matéria.

novos depósitos, aliados à previsão de construção de uma central termoelétrica);

- Existência de custos de transporte acrescidos caso a sua localização fosse fora da área portuária.

As grandes questões dos silos e do plano portuário levaram, em Março de 1975, à deslocação ao Funchal do Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações e do Sub-Secretário de Estado do Ambiente Social, acompanhados de técnicos das respectivas secretarias e ainda da Direcção Geral de Portos e do Instituto Nacional dos Cereais, para avaliarem *in loco* as incidências que rodeavam estes problemas.

Depois de ponderados os custos, o impacte na paisagem e os riscos associados a esta localização foi decidido que os silos se deveriam localizar no interior da área portuária. A opção da JAPAM foi a de concentrar as infra-estruturas no porto do Funchal, relegando para considerações posteriores, ligadas a um futuro planeamento, a escolha do melhor local para expansão das infraestruturas portuárias de apoio ao Arquipélago. Esta opção era justificada por aquele organismo, com a necessidade de desenvolver uma acção ordenada e coerente evitando uma solução parcelar e fraccionada de problemas que são interligados.

FIGURA 84 – VISTA AÉREA DO PORTO DO FUNCHAL DEPOIS DE CONCLUÍDAS AS OBRAS DE AMPLIAÇÃO NO INÍCIO DA DÉCADA DE 80 SÉCULO XX



Fonte: APRAM.

3 – OS TRÁFEGOS E AS FUNÇÕES PORTUÁRIAS

3.1 – A MADEIRA NO CONTEXTO DAS ROTAS E ESCALAS ATLÂNTICAS

“As descobertas e as navegações oceânicas do século XV-XVI e mais lentamente no Século XVII-XVIII, imbricaram directamente com o conhecimento e a aproximação do mundo conhecido pelos Europeus, relacionando-nos com os países com que apenas tínhamos conhecimentos e contactos indirectos, resultando um facto importante e revolucionário – a abertura das Rotas Atlânticas para as Índias Orientais pelos portugueses e para as Ocidentais pelos Espanhóis. O Atlântico surge, assim, como o suporte privilegiado de apoio ao tráfego em detrimento do Mediterrâneo, o velho lago da comercial europeu.” (SUMARES E SILVA: 1983, p. 40).

Praticamente desde o século XV-XVI todo o movimento comercial e a vida económica e social do Arquipélago, e em especial da ilha da Madeira e da cidade do Funchal passam a estar relacionados com as rotas marítimas comerciais. *“Da criação destas rotas, a Madeira, pela sua posição geográfica, passa a ser ponto de apoio ao movimento comercial mundial, levando a que o seu sistema produtivo dependa da actuação de factores endógenos e exógenos.”* (SUMARES E SILVA: 1983, p.40).

A Madeira e as Canárias eram favorecidas pela sua situação face ao percurso dos ventos alísios, dominantes nesta área do Atlântico, que colocavam estes dois arquipélagos nas rotas que ligavam a Europa à América, à África ou Ásia, favorecendo as escalas que eram aproveitadas para o descanso das tripulações, para o abastecimento dos navios e para importantes transacções comerciais²⁸⁹.

“A Madeira, bem situada no âmbito da circulação intercontinental, fica numa direcção única” e “(...) é a existência deste sentido único que dá à ilha o essencial da sua vida

²⁸⁹ De acordo com (SILBERT: 1997, p. 80) a Madeira tirava partido de se localizar com bastante rigor na entrada dos alísios, numa área do Atlântico onde estes melhor se faziam sentir. *“A Madeira representa assim a região limite óptima onde se deixa os ventos variáveis de Oeste para se confiar nos alisados”* localizando-se na rota ideal seguida pelos navegadores para fugir ao mau tempo de Oeste do Inverno. Estas operações comerciais faziam-se nos dois sentidos: os armadores aproveitavam para vender produtos manufacturados e outros bens de consumo necessários para a população da ilha e adquirirem, em troca, os abastecimentos necessários para a viagem ou produtos primários para fazerem os seus negócios nas regiões de destino. A importância dos produtos comercializados está associada aos ciclos económicos associados às diferentes culturas, bem relatados pelos historiadores das ilhas atlânticas, destacando-se o ciclo do trigo e os dois mais importantes associados ao açúcar e ao famoso vinho da madeira.

marítima.” (SILBERT: 1997, p.80). O Arquipélago era sobretudo frequentado nas viagens de ida pelos navios que rumam para as Índias, Antilhas e mesmo América do Norte. *“É uma escala interessante, onde se descansa de uma viagem algumas vezes tormentosa e onde, por assim dizer, se respira fundo antes de mergulhar no coração do oceano, ao sabor dos alisados”* (SILBERT: 1997, p.97).

A Madeira repartia a sua importância com as Canárias como base de escala nas viagens de ida, constituindo, os dois Arquipélagos, uma passagem quase continua para os navios que partiam da Europa para a Ásia, África e América. Pela sua situação, os dois Arquipélagos eram procurados pelos navegadores como um ponto de passagem para chegar mais rápido à região dos alísios do NE²⁹⁰.

No século XVIII SILBERT fala mesmo de rotas e de escalas concorrentes, lembrando a existência da rota Espanhola das Canárias e a rota Portuguesa da Madeira. A escolha e a importância da função de escala desempenhadas pelos dois arquipélagos não estavam apenas dependentes dos ventos nem das correntes marítimas, mas de factores políticos e económicos, sendo determinantes os interesses das grandes potências marítimas da época: *“(…) sendo portuguesa, a rota da Madeira tornou-se mais facilmente Inglesa e foi sem dúvida mais importante.”* (SILBERT: 1997, p.81).

Enquanto, nesta época, Portugal tinha muitas rotas com diversificações e complementaridades – Lisboa, Costa Ocidental Africana, Ilhas, Brasil, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe – a Espanha só ligava Sevilha com Canárias na rota nas Índias.

O porto natural do Funchal, formado pela baía e pela praia em frente à cidade onde se processava todo o movimento marítimo e portuário, concentrava a quase totalidade destes tráfegos, mas durante séculos mantiveram-se as limitações no apoio à navegação e a necessidade de criar infra-estruturas portuárias. Os navios que escalavam o Funchal não podiam descarregar directamente as mercadorias, sendo a

²⁹⁰ A localização dos Açores no limite extremo da região conferia-lhe um outro papel nas rotas e escalas atlânticas da época. De acordo com SILBERT (1997), os Açores ganhavam vantagem nas rotas de retorno à Europa, porque nas suas vizinhanças se juntavam todos os itinerários que na ida passavam perto da Madeira. Contudo, como refere o mesmo autor, os Açores não podiam tirar totalmente partido desta situação já que se situavam um pouco fora da rota ideal, havendo proveito em contorná-los pelo norte. Contudo, apesar da sua localização no limite extremo em relação aos dois percursos, a necessidade de fazer escalas no meio do Atlântico, para descansar, reparar ou comercializar, fazia com que os Açores pudessem ser utilizados nos dois sentidos, mas era sobretudo no regresso que o Arquipélago era escalado.

descarga efectuada na praia através de pequenas embarcações, dada a ausência de qualquer tipo de infraestruturas e equipamentos portuários. O transbordo de mercadorias e passageiros era efectuado directamente na praia, acarretando perigos e acidentes que ocorriam essencialmente no Outono e do Inverno devido ao mau tempo e ao facto de a baía não oferecer condições de abrigo aos ventos do quadrante Sul.

O desenvolvimento da navegação atlântica e a necessidade de melhorar as condições em que se processava a carga e a descarga de mercadorias e passageiros e também as condições de segurança dos navios, obrigou à realização de algumas obras de forma a tornar mais acessível e seguro o porto do Funchal. Ainda no início do Século XVIII foi construído sobre a praia uma grua sobre um pilar em tijolos com o objectivo de carregar e descarregar as embarcações abrigados agitação marítima²⁹¹ (SILBERT: 1997).

Os primeiros projectos para a construção de um molhe de abrigo no porto do Funchal datam de meados do século XVIII e visavam a construção de uma muralha que estabeleceria a ligação entre um pequeno rochedo a Oeste da baía - o ilhéu da pontinha - e a linha de costa.

Ao longo dos séculos XIX e XX assistiu-se à evolução dos tráfegos e ao desenvolvimento das infra-estruturas portuárias assumindo-se definitivamente o porto do Funchal como o grande e único porto comercial da Madeira, por onde transitavam todas as mercadorias importadas e exportadas pela região²⁹².

3.2 – O TRÁFEGO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL

Durante séculos as ligações da Madeira com o resto do mundo efectuavam-se apenas através do transporte marítimo. Pela sua posição geoestratégica a meio do Atlântico, a Madeira foi, durante décadas, ponto de passagem dos grandes paquetes oceânicos, tendo constituído, até à II Guerra Mundial, um importante porto de escala das rotas entre a Europa e os continentes africano e americano. Entre os navios de passageiros

²⁹¹ Contudo, o “*Pilar de Banger*”, assim denominado devido ao nome do seu construtor, não serviria para a carga e descarga das mercadorias junto à praia e acabou por ser vendido à companhia Blandy Brothers que passou a utilizá-lo para içar as bandeiras com que comunicava com os navios por ela agenciados.

²⁹² Esta situação apenas viria a alterar-se já no final do séc. XX, com a construção do porto do Porto Santo e, posteriormente, do porto do Caniçal, como se verá nos capítulos seguintes.

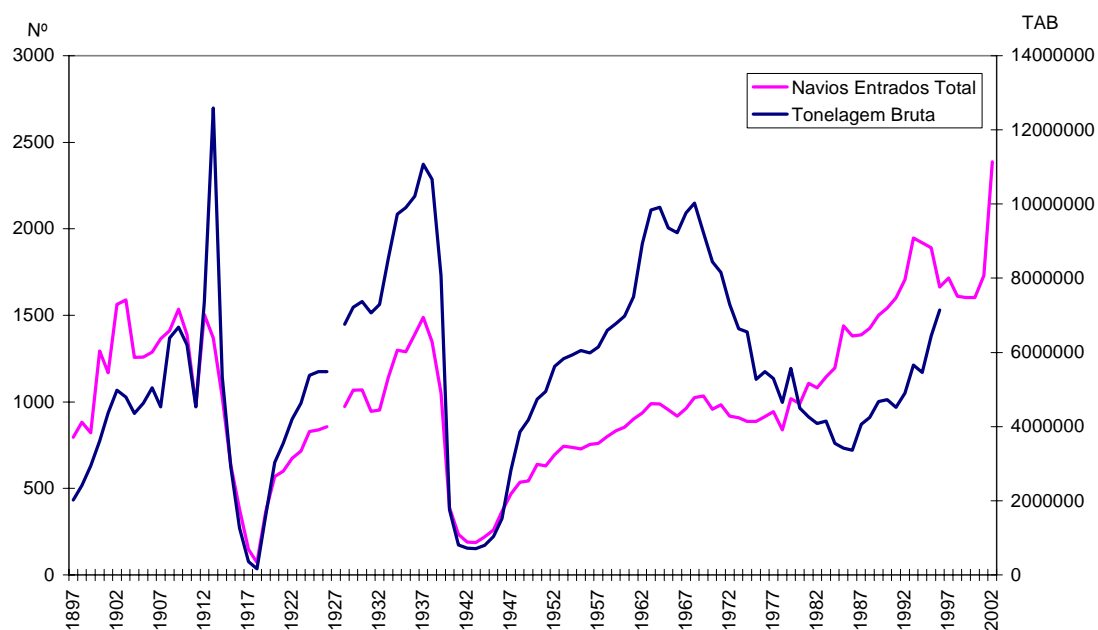
e mercadorias que escalavam regularmente o porto do Funchal, destacavam-se os das linhas que estabeleciam a ligação entre Portugal Continental e as suas ex-colónias africanas e entre a Inglaterra e a África do Sul.

A evolução do movimento de navios apresenta-se muito irregular desde 1897, mas globalmente positivo, tendo triplicado entre 1897 (796 navios) e 2002 (2 388 navios).

No início do século XX, o porto do Funchal registava um movimento de mais de 1 000 navios por ano (com excepção de 1911, em que se aproxima desse valor), assistindo-se entre 1915 e 1918 (73 navios) a uma acentuada quebra do tráfego.

As duas Grandes Guerra Mundiais, a Guerra Civil Espanhola, a concorrência do avião e o desaparecimento do tráfego marítimo de passageiros em paralelo com o desaparecimento dos tráfegos das ex-colónias e dos emigrantes da Europa em direcção ao continente americano constituíram os principais factores flutuações de tráfego ao longo do século XX.

GRÁFICO 10 – MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1897 E 2002



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA.

Em termos da Tonelagem de Arqueação Bruta (TAB)²⁹³ dos navios essa quebra foi ainda mais acentuada, já que o ano de 1913 apresenta um registo excepcionalmente elevado (12 589 852 TAB), contrastando com os 167 544 TAB em 1918.

As décadas de 20 e 30 corresponderam a um período de crescimento do número de navios e do TAB, assistindo-se a uma quebra de ambos no início da década de 40 provocada pela 2ª Grande-Guerra. Assiste-se então a um período de maior estabilidade, pontuado por quebras mais moderadas no número de navios.

Porém, a pequena quebra do número de navios identificada no início da década de 70, corresponde a um forte decréscimo do TAB, fruto do desaparecimento dos grandes paquetes e das linhas das ex-colónias que se estende até meados da década de 80, período em que se inicia um maior crescimento no número de navios.

A evolução do número de navios fundeados ao largo e atracados ao cais reflecte o desenvolvimento das infraestruturas portuárias. Até ao início da década de 40 do século XX, verifica-se um predomínio dos navios fundeados ao largo, apesar de a partir do finais dos anos 20 se assistir a uma subida gradual do número de navios atracados, embora praticamente insignificante quando comparado com os primeiros.

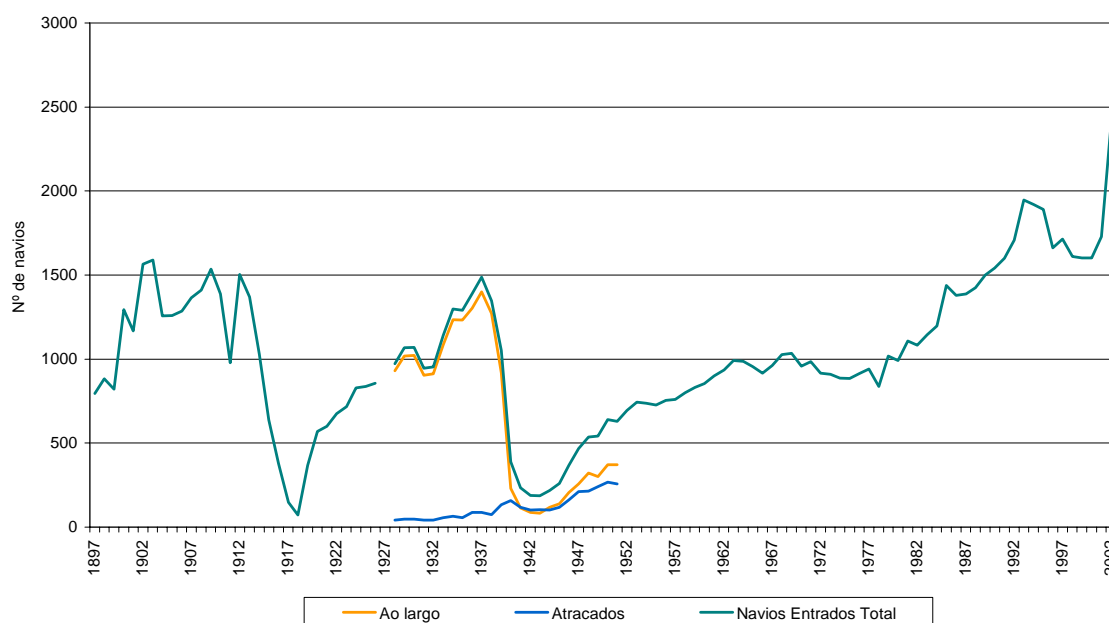
Poucos anos passados após a conclusão do molhe em 1939, eclodiu a 2ª Grande-Guerra que contribuiu decisivamente para o declínio assinalável dos tráfegos, situação que se manteria mesmo após o fim da guerra, com o continuado abandono do porto por parte da navegação. Entre as causas apontadas para esta situação eram referidas as circunstâncias políticas económicas e sociais derivadas da 2ª Guerra Mundial, mas também as limitações das infraestruturas e instalações portuárias que se revelavam insuficientes para o movimento de passageiros e de mercadorias que por ele transitavam.

Depois da quebra verificada no número de navios que demandava o porto do Funchal, durante a 2ª Grande-Guerra, assistiu-se à recuperação lenta dos tráfegos e a uma repartição mais equitativa do número de navios fundeados e atracados, possibilitada pela expansão do molhe e cais da Pontinha em 1939. A partir de 1944, é retomado o

²⁹³ Indicador utilizado para mostrar a dimensão e a capacidade de uma embarcação, correspondendo ao volume de água deslocado.

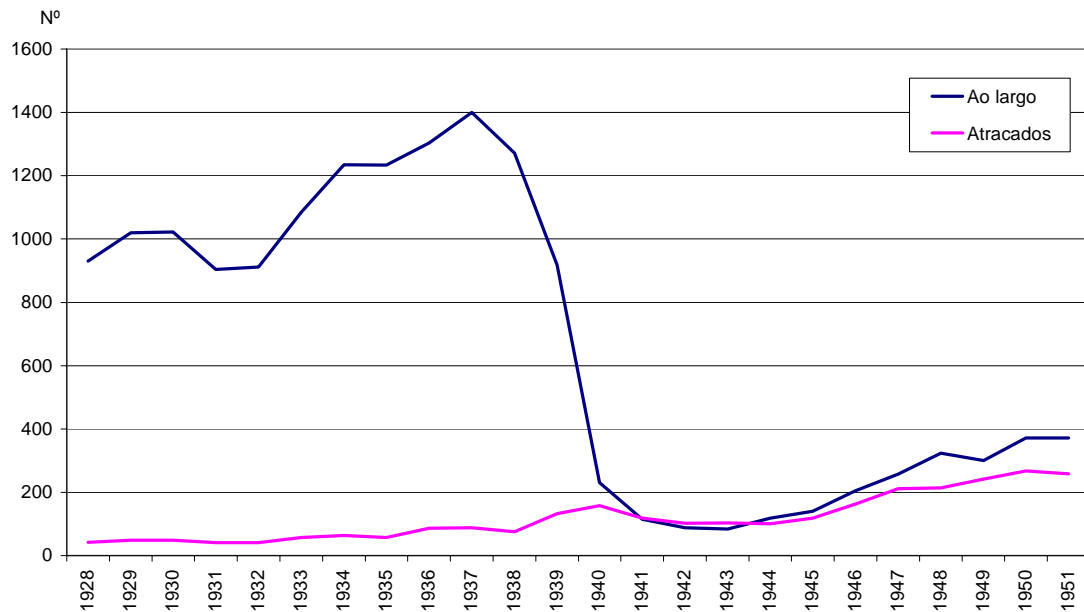
predomínio dos navios ao largo, mas apenas na ordem dos 17 navios, observando-se a partir daí a um crescimento gradual, situação que se alteraria por completo, a partir de 1961, com a conclusão do prolongamento do molhe da Pontinha. A disponibilidade de condições de abrigo e cais de atracação passou a permitir que os navios que escalassem o porto do Funchal pudessem atracar no cais da pontinha, o que fez desaparecer os navios fundeados ao largo.

GRÁFICO 11 – NAVIOS ENTRADOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1897 E 2002



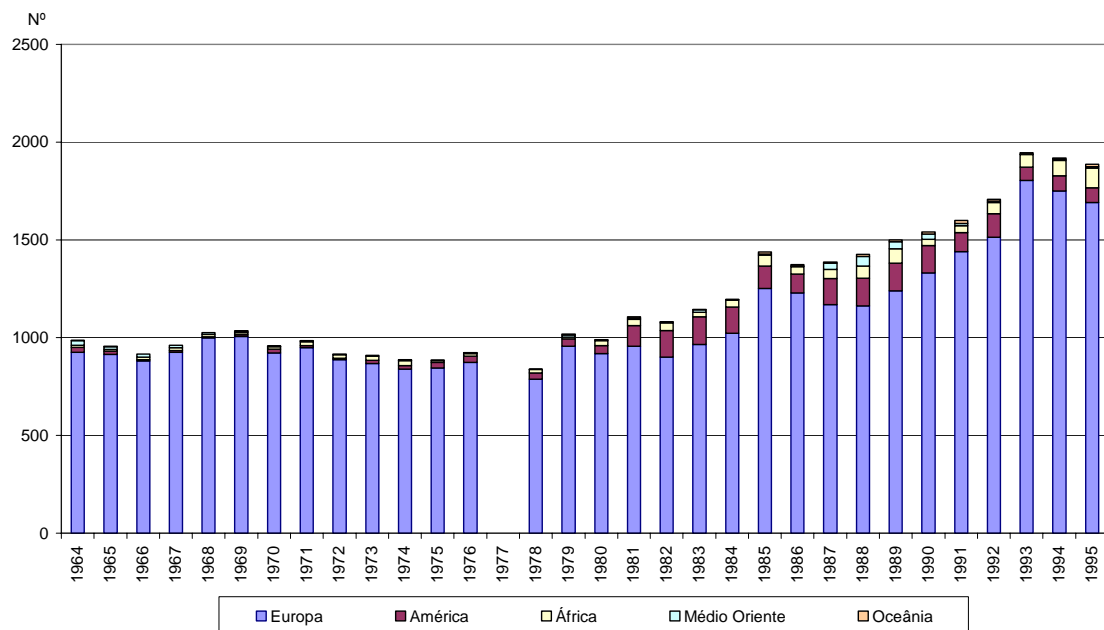
Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA.

A distinção entre navios ao largo e atracados no porto do Funchal, no período entre 1928 e 1951, permite-nos constatar o vasto predomínio dos primeiros até à década de 30, fruto das condicionantes ao nível das infraestruturas portuárias. Em 1937 registaram-se 1 400 navios fundeados ao largo e 88 navios atracados no porto do Funchal. A partir de 1961, data de conclusão das obras referentes à última ampliação do molhe da Pontinha, desaparecem os registos de navios fundeados ao largo, uma vez que as novas facilidades portuárias e a existência de cais disponíveis passaram a permitir a sua atracação.

GRÁFICO 12 – NAVIOS ENTRADOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1928 E 1951

Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA

Na análise da distribuição por nacionalidade dos navios movimentados no Porto Santo, entre 1964 e 1995, sobressai o domínio dos navios de origem europeia, que, no fim daquele período, com 1 691 navios, correspondiam a cerca de 90% do total.

GRÁFICO 13 – MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL, SEGUNDO A NACIONALIDADE DO NAVIO, POR ÁREA GEOGRÁFICA, ENTRE 1964 E 1995

Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

Naquele período, o movimento de navios europeus registou um crescimento na ordem dos 83%, pontuado por algumas oscilações, nomeadamente uma quebra na década de 70, tendo registado o movimento mais reduzido em 1978, com 787 navios.

Os 76 navios de nacionalidade americana registados em 1995, que representam apenas 4% dos navios entrados naquele ano, correspondem também a um acréscimo em relação a 1964, tendo apresentado na década de 80 um movimento de navios superior a 100.

Na análise do movimento de navios do porto do Funchal entre 1928 e 1952, sobressai o domínio dos navios ingleses no período de 1928-1939, tendo-se registado o maior peso em 1932 (48,8%).

Somente a partir de 1940 é que os navios portugueses ultrapassaram, em número, os ingleses, tendo, em 1942-1943, representado mais de 90% dos navios no porto do Funchal. Todavia, em termos da distribuição do TAB, os navios ingleses voltaram a dominar a partir de 1947.

De facto, no período a partir de 1947, assim como no período que antecede a década de 40, o peso dos navios ingleses na distribuição do TAB é superior ao peso dos navios ingleses em termos de número de navios, enquanto no período intermédio se verifica uma aproximação daqueles valores.

Destaca-se ainda a importância dos navios alemães até à década de 40, sendo que em 1928 e 1929 foram em número superior aos portugueses.

Ao longo daquele período, apenas a nacionalidade italiana ultrapassa os 500 navios por ano, com 538 em 1964 e 543 em 1965. A importância dos navios italianos devia-se ao grande número de emigrantes daquele país que se deslocavam para a América do Sul. A maior parte destes navios escalavam nos portos de Lisboa e da Madeira em busca de mais passageiros, também eles, na sua maioria emigrantes.

3.3 – O TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

O Funchal pode assim ser retratado como um importante porto de passageiros. A maior parte destes passageiros eram viajantes em trânsito que desembarcam curtas horas na cidade, para a visitarem ou fazerem algumas compras.

Durante a Guerra o movimento dos navios de passageiros e de turismo que fora, durante muitos anos, uma das principais actividades do porto quase cessou completamente. O movimento comercial manteve-se com uma pequena quebra, à custa dos navios portugueses e intensificou-se o tráfego da cabotagem

Com o fim da guerra começou lentamente o tráfego. Em 1946 escalaram no Funchal sete navios exclusivamente de turismo e algumas carreiras de navegação estrangeira – tanto de comércio como de passageiros – retomaram as suas rotas tradicionais, facto que proporcionou o aumentar do número de navios.

Apesar do decréscimo do número de navios depois da 2ª Grande-Guerra, o movimento em trânsito ou com origem/ destino na Madeira continuou a aumentar de ano para ano mesmo após a guerra. A estes passageiros acresciam os transportados por via área, cujo movimento era efectuado através do porto.

Durante a II Guerra Mundial assistiu-se ao desenvolvimento da aviação como meio de transporte. Terminado o conflito assistiu à evolução da utilização do avião como modo de transporte de passageiros, reduzindo as distâncias e os tempos de viagem.

Assistiu-se ao estabelecimento e à multiplicação de carreiras aéreas para as diferentes áreas do mundo, e sobretudo com os aviões de rotas de exploração, mais fácil e económica, assumindo características de regularidade, condição absolutamente necessária às exigências da vida moderna.

As atenções viravam-se para os transportes aéreos que começavam a assumir a supremacia no transporte de passageiros e que roubava passageiros ao transporte marítimo. Este aspecto era tanto mais importante devido à importância que o tráfego de passageiros assumia no Porto do Funchal.

A Ilha da Madeira que se tinha assumido como um paraíso para os turistas, nomeadamente Ingleses, procurava aproveitar as vantagens resultantes da utilização crescente dos aviões. Contudo, as dificuldades em construir uma pista suficientemente

grande e aberta à aterragem dos aviões condicionadas pela direcção dos ventos dominantes locais constituíam um obstáculo a estas intenções.

Dados estes constrangimentos, o governo Português autorizou uma experiência com hidroaviões, contornando as dificuldades de construção de uma pista em terra e aproveitando as condições de tranquilidade da baía do Funchal (DIAS: 1952, p. 19).

O sucesso da experiência levou ao estabelecimento, em Maio de 1949, de uma carreira aérea ligando a Madeira com Lisboa e Londres utilizando os hidroaviões da “*Aquila Airways*”. Apesar de não possuir carácter regular, esta carreira permitia transportar os turistas Ingleses para a Madeira sem gastar os longos dias de navegação que durava a viagem por barco. Durante os anos que durou esta carreira, assistiu-se não só ao crescimento do número de passageiros transportados, como da carga e do correio.

QUADRO 44 – O TRÁFEGO AÉREO NO AEROPORTO DO FUNCHAL

Anos	Nº Viagens	Passageiros	Carga (kg)	Correio (Kg)
1949*	105	1528	4377	1527
1950	212	3810	14524	9929
1951	276	5122	11768	15383
1952	321	5781	11008	16518
1953	310	5380	17855	16886
1954	366	7640	19127	24383
1955	336	8730	15173	25057
1956	238	8427	23615	24475
1957	309	12319	25843	25951
1958**	255	8384	-	-

Fonte: JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1959).

Nota: * de 14/05/1949 a 31/12/1949

** Até 7/11/1958

QUADRO 45 – ORIGEM DESTINO DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NOS HIDROAVIÕES

ORIGEM	1949	1950	1951	1952	Total
Southampton	202	641	1236	1097	3176
Lisboa	637	1003	1312	1150	4102
Canárias	26	-	-	313	339
Total desembarcados	865	1664	2548	2560	7637
DESTINO					
Southampton	110	693	1092	1285	3180
Lisboa	522	473	1574	1330	3899
Canárias	30	-	-	267	297
Total embarcados	663	1166	2665	2882	7377

Fonte: JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1953).

Nota: Em 1952 registaram-se 339 passageiros em trânsito.

O porto não oferecia, contudo, a segurança exigida para a regularidade das suas chegadas e partidas, principalmente durante o Inverno (época em que o clima da Madeira era mais atractivo para os turistas, sendo a Madeira mais procurada, mas que coincidia com maiores tempestades no mar), não possuía a área abrigada que criasse uma pista sossegada para os aviões a poderem utilizar mesmo com mau estado de tempo. Estas circunstâncias fizeram com que se começasse a colocar a questão das exigências de um aeroporto marítimo entre os elementos que pesaram no grande problema do porto do Funchal. Dadas as dificuldades da construção de um aeroporto terrestre, o porto do Funchal ficou acrescido de mais uma função: aeroporto marítimo.

Em Maio de 1948 a Aquila Airways Ltd. Iniciou, a título experimental, as ligações aéreas da Madeira para Southampton, Lisboa e Las Palmas por meio de hidroaviões. As carreiras mantiveram-se com regularidade e frequência crescente até fins de Setembro de 1958, data em que terminou a exploração por ter sido substituída pela empresa portuguesa ARTOP.

A ARTOP foi uma empresa criada para assegurar a linha Lisboa-Funchal, mas ainda a um mês do início das viagens, um dos aviões da companhia caiu ao mar falecendo no acidente 36 pessoas. Este acidente originou a suspensão imediata das carreiras.

Este acidente fez sobressair a ideia generalizada na Madeira de que só um aeroporto terrestre poderia dar satisfação às exigências do seu movimento turístico, tendo o Governo incluído no II Plano de Fomento a construção dos aeródromos da Madeira e Porto Santo.

No entanto, é de ressaltar que os hidroaviões prestaram um grande serviço e trouxeram um grande benefício ao turismo da Madeira.

3.3.1 – A IMPORTÂNCIA DA EMIGRAÇÃO

A elevada densidade demográfica que se verificava na Madeira criava problemas económicos e sociais, dando origem a grandes e persistentes correntes emigratórias e que se espalhavam pelo mundo. Durante décadas milhares de madeirenses deixaram a ilha da Madeira procurando encontrar noutras partes do Mundo a satisfação das suas necessidades. Os principais destinos eram a América do Norte, África do Sul, Brasil e, mais tarde, a América Central.

Antes da 2ª Grande-Guerra, a par da emigração legal e devidamente fiscalizada, existia na Madeira uma importante emigração clandestina.

QUADRO 46 – DESTINOS DA EMIGRAÇÃO MADEIRENSE ENTRE 1945 E 1952

Anos	Venezuela	Curaçau	Brasil	America	Africa	Diversos	Total
1945	-	-	-	-	-	-	3433
1946	41	439	1608	211	115	82	2496
1947	183	430	534	184	172	149	1652
1948	900	781	796	151	156	213	2997
1949	378	89	1377	132	115	248	2399
1950	1923	301	1327	74	156	345	4126
1951	663	299	2429	97	227	320	4035
1952	-	-	3755	-	-	-	5440

Fonte: JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1953).

Nota: Números registados através dos passaportes emitidos pelo Governo civil do Funchal depois de 1945

Os resultados da emigração traduziam-se para a Madeira em grandes benefícios que se notava em algumas regiões da ilha (mais em umas do que em outras): as enormes quantias de dinheiro que entravam na ilha provenientes das varias colónias espalhadas pelo mundo, legalmente ou por importações invisíveis, constituíram uma das maiores fontes de riqueza da Madeira.

O fenómeno da emigração teve grande importância no movimento marítimo do porto do Funchal, constituindo motivo de atracção de muitas linhas de navegação à Madeira: *“por ele começaram a desviar a proa para o Funchal os navios de seis companhias que antes da guerra aqui não passavam, por ele voltou a MALA REAL INGLESA – e é ele ainda que continua a ser a grande atracção da MALA REAL HOLANDESA e das carreiras portuguesas do Brasil. De acordo com os registos existentes, em 1953, existiam ao serviço da emigração cerca de 22 navios de nove companhias.”* (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1953, p. 29).

3.3.2 – AS LINHAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

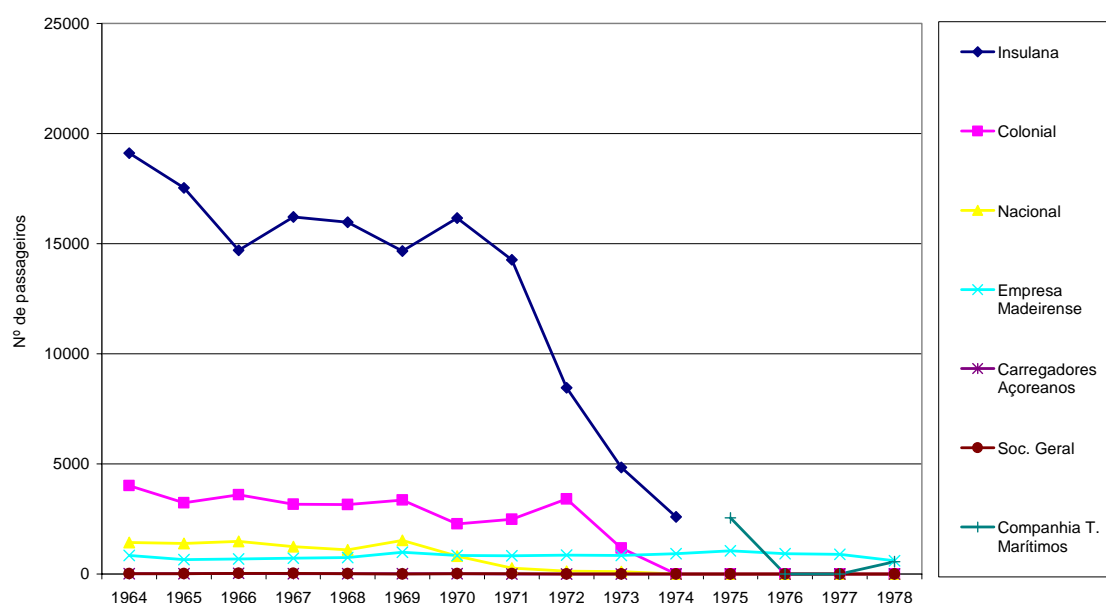
Como refere Teodoro de Matos (MATOS: 1980, p. 469), a Madeira cedo beneficiou das ligações estabelecidas com as colónias. Os barcos, tanto na ida como no regresso, escalavam com regularidade no Funchal. Por outro lado, o volume de

passageiros transportados entre Lisboa e o Funchal, entre 1964 e 1978, era assegurado maioritariamente por companhias nacionais. A máxima representatividade das companhias estrangeiras correspondia a 9% em 1976.

As companhias nacionais asseguram ao longo de todo o período analisado, mais de 90% do tráfego de passageiros entre Lisboa e o Funchal, com o máximo de 25 443 passageiros em 1964. Entre 1964 e 1972, esse tráfego encontrava-se distribuído por seis companhias, com largo predomínio da Insulana, que assim se manteve até 1974, variando entre 65% e 80% do total das companhias nacionais.

A partir de 1975, apenas manteve a sua actividade a empresa Madeirense, entrando também em funcionamento a Companhia de Transportes Marítimos.

GRÁFICO 14 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE O FUNCHAL E LISBOA, TRANSPORTADOS POR COMPANHIAS NACIONAIS, ENTRE 1964 E 1978



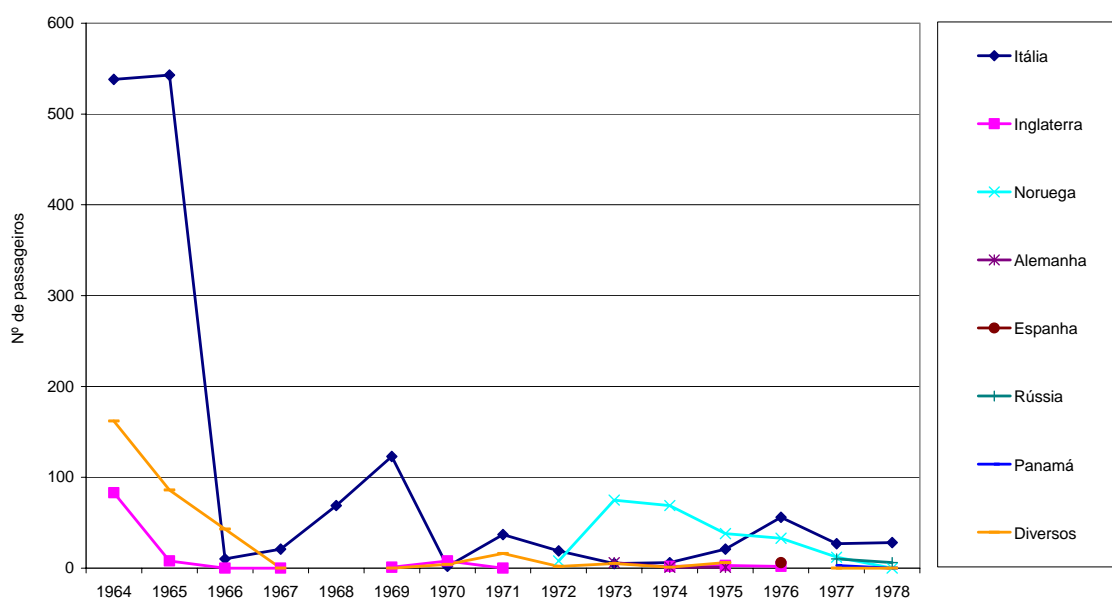
Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

Os grandes navios de passageiros e mistos que aportavam ao porto do Funchal pertenciam a três linhas:

- Linha das Ilhas – asseguravam a ligação entre o Continente e os Arquipélagos da Madeira e dos Açores;

- Linha das Colónias – estabeleciam a ligação entre as colónias africanas e a Metrópole fazendo escala no Porto do Funchal;
- Linha da América do Sul – serviam essencialmente a diáspora portuguesa do Brasil e da Venezuela.

GRÁFICO 15 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE O FUNCHAL E LISBOA, TRANSPORTADOS POR COMPANHIAS ESTRANGEIRAS, ENTRE 1964 E 1978



Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

3.3.3 – AS COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO ESTRANGEIRAS – RETROSPECTIVA HISTÓRICA

Antes da 2ª Grande-Guerra o porto do Funchal era frequentado pelos grandes navios de linha (Liners) da UNION CASTLE LINE, da MALA REAL INGLESA e da BLUE STAR LINE e os grandes paquetes alemães, quer de linhas regulares quer de carreiras de turismo.

Após a guerra só a UNION CASTLE reapareceu no Funchal mas ameaçando abandonar o porto por não encontrar as facilidades de aprovisionamento oferecidas em Las Palmas.

Os navios da MALA REAL, depois de uma tentativa de abastecimento em Lisboa, desviaram-se para Las Palmas pelo mesmo motivo e não se vislumbrava o regresso da BLUE STAR LINE ou da navegação alemã.

- **AS COMPANHIAS INGLÊSAS**

A UNION CASTLE LINE era a companhia mais importante que escalava no Funchal desde 1843. Os famosos “vapores do cabo” que estabeleciam a ligação entre Southampton e Durban escalavam na Madeira na ida e na vinda. Na guerra perdeu seis dos vinte e seis transatlânticos que compunham a sua frota, mas em 1953 dispunha já de “8 magníficos paquetes” de tonelage superior a 20.000 (os maiores eram o PRETORIA CASTLE e o EDIMBURGH CASTLE de 28.750 toneladas, lançados à água em 1948).

Depois do desaparecimento durante a Guerra, a companhia reapareceu no Funchal em Março de 1947 com a média de dois barcos por semana. Pouco depois os navios ATHLONE CASTLE e STIRLING CASTLE começaram a escalar o Porto de Las Palmas na viagem de regresso para reabastecimentos. Em Maio de 1953 as carreiras foram reduzidas passando a escala semanal a quinzenal.

Apesar das conhecidas limitações do porto do Funchal a CASTLE LINE mantinha a sua escala no Funchal, não só pela sua tradição secular mas ainda pelos interesses que a própria companhia tinha na ilha – ligados ao Reid’s hotel, além do seu tráfego de passageiros assegurado por uma numerosa e abastada colónia inglesa aqui residente.

Pouco depois da guerra, no início da década de 50, o movimento de passageiros desta carreira, com origem ou destino no Funchal, era diminuto devido à saturação dos paquetes entre os portos extremos. Nesta data os responsáveis do porto do Funchal esperavam que quando a situação internacional se normalizasse e o problema dos combustíveis em Inglaterra deixasse de ter a acuidade que tinha em 1953, a carreira seria restabelecida independentemente de ser melhorado ou não o porto do Funchal.

A RYAL MAIL LINES sofreu perdas muito sensíveis na 2ª Grande-Guerra e perdeu alguns dos tradicionais barcos que escalavam a Madeira – o ASTURIAS, o ARLANZA e ALMANZORA, etc. – apenas se mantiveram o ANDES e o ALCANTARA.

Na primeira viagem para a América do Sul o ALCANTARA ainda se abasteceu em Lisboa, mas devido às insuficiências dos meios de que o porto dispunha para a

quantidade requerida os navios desta companhia passaram a dirigir-se para Las Palmas.

Depois de terem desaparecido do Funchal, cerca de 1953, o ALCANTARA começou a frequentar o porto em regime de carreira regular e acidentalmente o ANDES – já que a situação económica da Argentina e do Brasil deixaram de garantir a estabilidade do tráfego de passageiros. Ou seja, o alargamento das escalas justificava-se principalmente na tentativa de procurar mais carga e mais passageiros.

A companhia procurava com a escala na madeira o transporte de emigrantes para a América do Sul e no regresso o transporte de passageiros para a Inglaterra, objectivo facilitado com a redução dos navios da UNION CASTLE.

A BLUE STAR LINE perdeu na guerra todos os seus transatlânticos da linha da América do Sul – AVILA STAR, ALAMEDA STAR, entre outros – mas tinha já em 1953 ao serviço 4 paquetes de luxo de 10.700 toneladas construídos recentemente e com os quais mantinha um serviço regular entre Southampton e Buenos Aires com escala por Lisboa.

Em 1953 um dos seus paquetes, o URUGUAY STAR, escalava no porto de Las Palmas na ida e na volta para abastecimento, enquanto os 3 restantes escalavam em Tenerife pelos mesmos motivos.

À semelhança da maior parte das companhias, a ELDER DEMPSTER LINES perdeu a maioria dos seus navios na Guerra ficando apenas com um navio. Antes da Guerra as suas escalas representavam em média 10 a 12 navios por mês. Em 1953, possuía já três paquetes e alguns navios mistos com que mantinha o tráfego entre Liverpool e a África Ocidental Inglesa. Os navios mistos escalavam no Funchal em direcção a África uma vez por mês em média, para deixar carga geral proveniente de Inglaterra e carregar produtos hortícolas para os portos da África Ocidental.

Os seus navios eram abastecidos na ida e na volta em Tenerife mas poderiam ser na Madeira quando tivessem de efectuar operações de carga/descarga (caso existissem combustíveis).

A BOOTH LINE manteve as escalas no Funchal depois da Guerra com o HILARY (que já escalava antes) e o HILDEBRAND (novo, datado de 1953). Escalavam o Funchal quer na ida quer na volta do Brasil mas no regresso abasteciam-se no porto de Tenerife. Tinha assegurado na Madeira um tráfego de carga (madeiras exóticas) e de passageiros. Se o porto do Funchal fosse devidamente apetrechado teria preferência sobre os referidos portos – eram navios de pequena tonelagem 7.700 toneladas pouco exigentes em matéria portuária.

A ELLERMAN & BUCKNALL, uma das mais poderosas companhias Inglesas e do mundo tinha sofrido um grande desgaste durante a Guerra. Em 1953 possuía já 20 paquetes de 7 a 12.000 toneladas – série city – CITY OF CAMBERRA, CITY ELIZABETH, com os quais continuou a exploração da carreira Liverpool-Capetown em concorrência com a UNION CASTLE LINE. Deveriam escalar o Funchal pelas negociações que estavam em curso.

- **COMPANHIAS ALEMÃES**

A frota alemã desapareceu com a guerra pois as unidades que não foram afundadas passaram para as mãos das potências vencedoras.

Em 1945 a HAMBURG AMERICAM LINE possuía 3 dos seus 110 navios e a HAMBURG SUDAMERIKANISCH tinha ficado apenas com dois rebocadores dos 56 navios que possuía ao seu serviço.

Em 1950 a Alemanha ocupava o segundo lugar entre os países que estavam a reconstruir a sua frota, na base de navios mistos de 2.700 e 7.200 toneladas. A Alemanha iria construir grandes navios de passageiros.

Os primeiros navios pertencentes à HAMBURG SUDAMERIKANISCH – SANTA TEREZA e SANTA URZULA, de 7.200 toneladas, escalaram o Funchal nas viagens inaugurais para a América do Sul e escalavam as Canárias enquanto o movimento não justificasse a Madeira.

A HAMBURG AMERICAM LINE reconstituiu e modernizou a sua frota depois da Guerra com a construção de modernos navios mistos – LIEBENSTEIN e LICHENSTEIN, de 2.350 toneladas, arvoravam o pavilhão NORDDEUSH-LLOYD tocaram a Madeira em 1953 na sua viagem para as Canárias onde iam carregar fruta.

A escala no Funchal interessaria a essas companhias desde que encontrassem no futuro frete compensador ou facilidade de abastecimento.

- **COMPANHIAS FRANCESAS**

A companhia de navegação francesa CHARGEURS RÉUNIS ocupava uma posição modesta no movimento do porto do Funchal (7,4%, em 1938), apesar de possuir grandes transatlânticos que escalavam o porto antes da guerra nas suas viagens para a América do Sul e África Central.

Perdeu na guerra 26 navios, com cerca de 200.000 toneladas, e teve de retomar as carreiras quase exclusivamente com navios novos. Construiu e lançou na linha da América os transatlânticos da série “SAVANTS” (LAVOISIER, CLAUDE BERNARD; LOUIS LUMIÈRE, etc.), de 12.000 toneladas, e para as carreiras da África Equatorial os novíssimos paquetes FOULCAULT, BRAZZA e GENERAL LECLERE, de 9100 toneladas.

- **COMPANHIAS ITALIANAS**

Um dos traços positivos no movimento do porto do Funchal no pós-guerra foi dado com o aparecimento de 7 companhias italianas que ali aportavam nas suas viagens para o Brasil ou América Central em serviço exclusivo de transporte de emigrantes. Todas estas empresas escalavam em Lisboa na viagem de ida, em busca de mais passageiros, mas no regresso iam directamente da Madeira aos portos italianos.

Possuía ao seu serviço paquetes de vários portes e idades desde transatlântico de 23.800 toneladas (CONTE GRANDE), até navios de 5.700 toneladas, possuindo uma frota em serviço activo de cerca de 18 navios em 1953.

O tráfego de emigrantes, sem paralelo, correspondia a uma situação transitória consequência do estado em que a Guerra tinha deixado a Itália e a Europa e a uma situação florescentes das Repúblicas Americanas que ajudava a manter esse fluxo.

A situação deveria estabilizar-se posteriormente devido à concorrência que, na Madeira, lhe iriam fazer os navios portugueses. Estes navios abasteciam-se nos portos de armamento e nos portos de destino (não o fazendo na Madeira), principalmente os que tocavam o Curaçau e a Venezuela onde dispunham de combustíveis a baixos preços.

- **COMPANHIAS HOLANDEASAS**

A Madeira era escalada pela carreira regular da MALA REAL HOLANDEZA que tinha como objectivo o transporte de carga e de passageiros. Trazia carga geral da Holanda e da América Central e levava da ilha grande parte da produção de cebola e batata. Transportava emigrantes portugueses para as refinarias do Curaçau (em 1953 este tráfego era superior a 2000 passageiros) e abastecem-se nos portos de destino como os italianos.

3.4 – OS CRUZEIROS TURÍSTICOS

Com o desenvolvimento do transporte aéreo e a diminuição do peso do transporte marítimo de passageiros, o Funchal perdeu parte da sua importância como porto de escala no Atlântico, assistindo ao decréscimo do movimento de navios e de passageiros. Contudo, a Madeira nunca deixou de ser um ponto de escala dos navios de cruzeiro e com o ressurgimento recente da actividade dos cruzeiros turísticos ao nível mundial a região tem-se afirmado como uma referência importante nesta área do Atlântico e como um destino em crescimento.

A importância da Madeira como ponto de escala regular dos grandes paquetes de passageiros iniciou-se muito antes do boom dos cruzeiros turísticos. Nas décadas de 40 e 50, os navios a vapor da linha Southampton - Cape Town, que asseguravam uma ligação regular quinzenalmente com a colónia inglesa na África do Sul, faziam escala na ilha da Madeira transportando muitos turistas ingleses para a ilha.

FIGURA 85 – Os “BOMBOTEIROS”²⁹⁴ VENDENDO PRODUTOS REGIONAIS AOS PASSAGEIROS DOS GRANDES PAQUETES FUNDEADOS AO LARGO



Fonte: PERESTRELOS.

A Greg Line foi uma das primeiras companhias de cruzeiros a operar com regularidade, nos princípios da década de 60, entre a Inglaterra e a Madeira onde existia uma comunidade inglesa importante. Esta linha teve, contudo, uma curta duração, pois foi encerrada poucos anos após o seu estabelecimento devido às repercussões de um incêndio num dos navios da empresa – LACÓNIA – que ocorreu a cerca de 150 MN²⁹⁵ Norte da ilha do Porto Santo.

Ainda nos primeiros anos da década de 60, começaram a frequentar a Madeira os navios Camberra da PYO Orient Lines e, iniciava-se então, a “*época de ouro*” para os navios Soviéticos da Black Sea Ship Companie, os quais operavam a partir de St Petersburg.

As décadas de 60 e 70 foram dominadas, nesta zona do Atlântico, pelos navios soviéticos de cruzeiros que, apesar de possuírem bandeira e tripulações soviéticas, tinham uma clientela oriunda, maioritariamente, dos países nórdicos.

Posteriormente, a partir dos anos 80, e sobretudo na década de 90, a indústria dos cruzeiros registou uma fulgurante expansão, inicialmente circunscrita aos Estados Unidos da América e, seguidamente, abrangendo a Europa. Na Madeira rapidamente

²⁹⁴ Expressão referente às pessoas, que se deslocavam em pequenas embarcações até aos navios de passageiros fundeados na baía do Funchal para comercializarem alguns produtos regionais.

²⁹⁵ 1 Milha Náutica equivale a 1852 metros.

se fizeram sentir estes efeitos, tendo-se assistido ao aumento do número de linhas de cruzeiro, bem como de navios e de passageiros, ao mesmo tempo que se têm concretizado iniciativas com vista ao desenvolvimento sustentado da actividade nos portos da região.

FIGURA 86 – O NAVIO “ORIANA” DEIXANDO O PORTO DO FUNCHAL



Fonte: APRAM.

Apesar da sua situação periférica em relação aos grandes mercados emissores, a Madeira cedo se afirmou no mercado dos cruzeiros, não só pela sua situação geográfica como também pelas características dos produtos oferecidos.

Para além dos aspectos referidos anteriormente sobressaem outros, não menos importantes, como a forte tradição turística, a existência de equipamentos e serviços de apoio aos visitantes, a cordialidade do seu povo, a tranquilidade e a estabilidade política²⁹⁶. Um outro conjunto de factores a destacar são os de ordem geográfica: o ambiente, o clima, o apelo das ilhas e a sua localização geográfica²⁹⁷.

²⁹⁶ A clientela dos cruzeiros turísticos é extremamente sensível aos perigos e riscos das zonas frequentadas pelos navios, como mostram os efeitos da guerra do Golfo em 1991 ou, mais recentemente, da guerra do Kosovo no mercado do Mediterrâneo. Durante estes acontecimentos foi notório o desvio de muitos navios para outras regiões, nomeadamente para as ilhas atlânticas (Madeira e Canárias).

²⁹⁷ Para além da localização privilegiada, que lhe permite constituir-se como ponto de escala nas rotas transcontinentais entre a América e a Europa, a proximidade a outros portos permite a integração da Madeira em circuitos que envolvem as Canárias, a costa de África, o Mediterrâneo ocidental e a fachada atlântica da Europa.

FIGURA 87 – NAVIOS DE CRUZEIRO ATRACADOS NO MOLHE DA PONTINHA



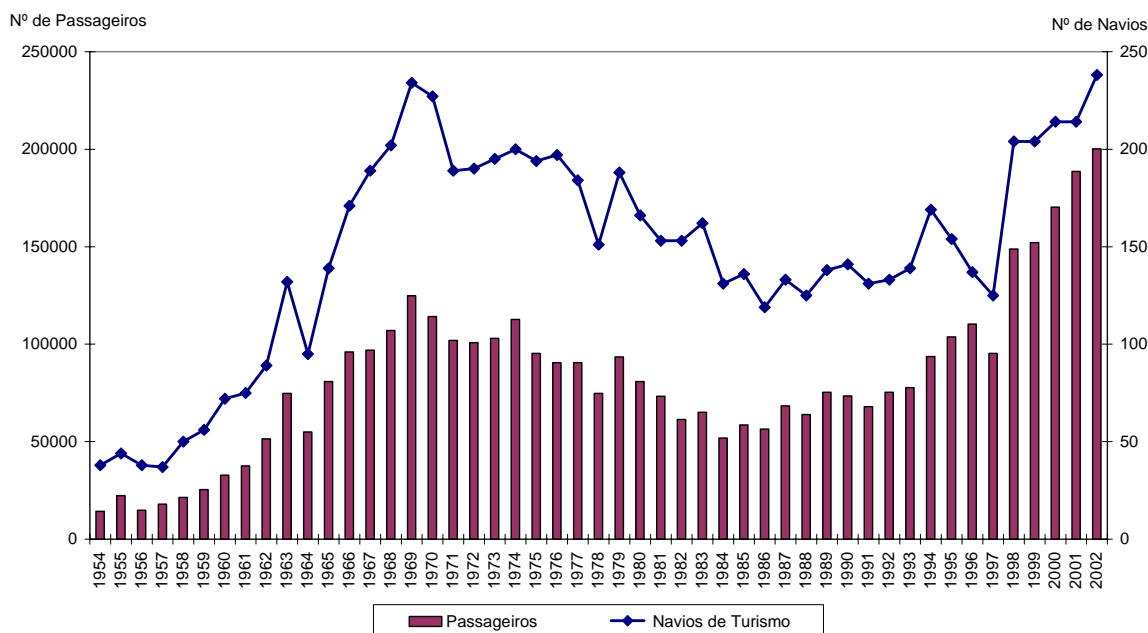
Fonte: APRAM.

3.4.1 – A EVOLUÇÃO DOS TRÁFEGOS NOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (R.A.M.)

A evolução do número de passageiros em navios de cruzeiro, desde 1954, acompanhou de uma forma geral a evolução do número de navios, com um crescimento até finais da década de 60. Desde esta data até meados da década de 80 assiste-se a um decréscimo deste tráfego, o qual não parou de crescer desde o início da década de 90 até à actualidade.

A evolução do movimento de passageiros em navios de turismo apresenta um crescimento geral muito acentuado, de 14 328, em 1954, até 200 140 passageiros, em 2002.

GRÁFICO 16 – MOVIMENTO DE NAVIOS DE TURISMO NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1954 E 2002



Fonte: APRAM.

Até 1969 verificou-se um crescimento gradual do tráfego de passageiros em navios de turismo, tendo-se verificado um movimento de 124 804 passageiros naquele ano, assistindo-se a partir daí e até meados dos anos 80 a um decréscimo deste tipo de tráfego. A década de 90 foi marcada por um novo crescimento do número de passageiros em navios de cruzeiros, confirmando-se o largo predomínio dos passageiros em trânsito (99% em 2002) sobre os embarcados e desembarcados.

O número médio de passageiros por navio reflecte a evolução que se verificou, nesta actividade, a nível tecnológico e organizativo, com o aumento da capacidade dos navios. O número difere ao longo do período analisado, entre 400 e 600 passageiros (em média) por navio, ultrapassando este valor a partir de 1995, com o máximo de 882 passageiros por navio em 2001.

O tráfego de cruzeiros no Arquipélago da Madeira distribui-se por dois portos – o porto do Funchal e o porto do Porto Santo. O Funchal é, destacadamente, o principal porto de cruzeiros da Região, enquanto o Porto Santo regista um movimento mais modesto (13 escalas de navios e 6.109 passageiros movimentados em 1998) (Gráficos 17).

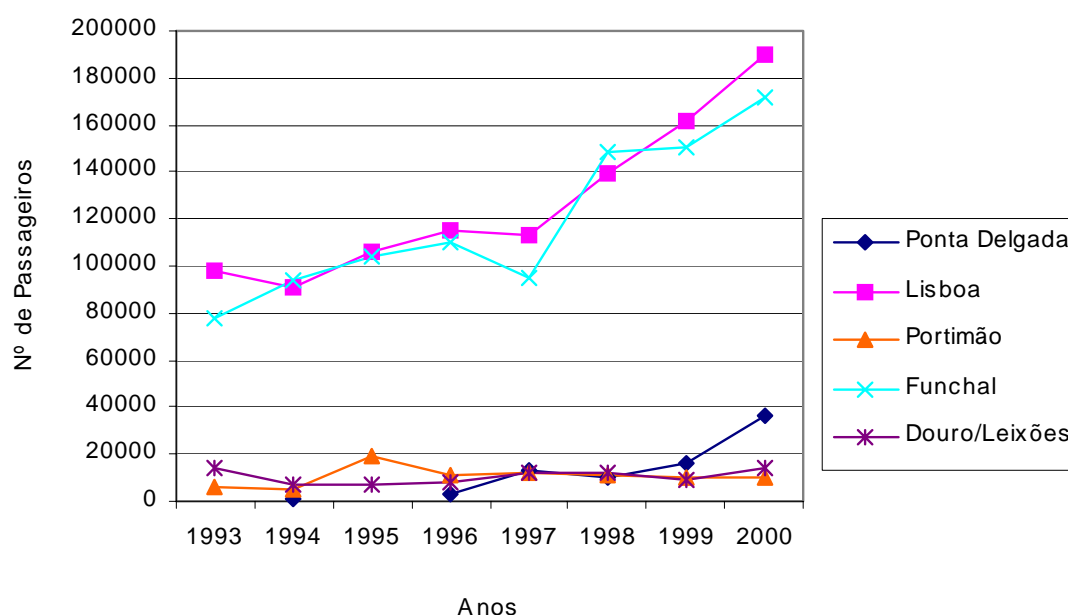
A evolução do tráfego mostra que a Madeira tem acompanhado a expansão da actividade ao nível mundial. Ambos os portos têm registado um crescimento

praticamente constante desde o princípio da década de 90 – entre 1991 e 1998 o porto do Funchal registou um crescimento das escalas de navios (47,8%) e de passageiros (97,4%). No mesmo período, o porto do Porto Santo, partindo de uma base muito baixa apresentou um crescimento no número de escalas de 85,7%, e de 295% para os passageiros.

Em 2000, o porto do Funchal registava 172.152 passageiros movimentados em 224 escalas de navios, enquanto o porto do Porto Santo situava-se ainda, de acordo com os dados disponíveis para 1999, abaixo dos 4.000 passageiros distribuídos por 12 escalas.

O porto do Funchal detém igualmente uma posição de destaque ao nível nacional, a par do porto de Lisboa, com respectivamente, 189.349 e 172.152 passageiros movimentados no ano 2000. No período representado, os restantes portos apresentam também uma tendência positiva na evolução do número de passageiros movimentados, embora partindo de uma base muito baixa e pouco significativa quando comparada com os valores registados no Funchal e em Lisboa. Em 2000 o porto de Ponta Delgada movimentou 36.083 passageiros, Portimão 10.417 e o Douro/Leixões 14.511 (Gráfico 17).

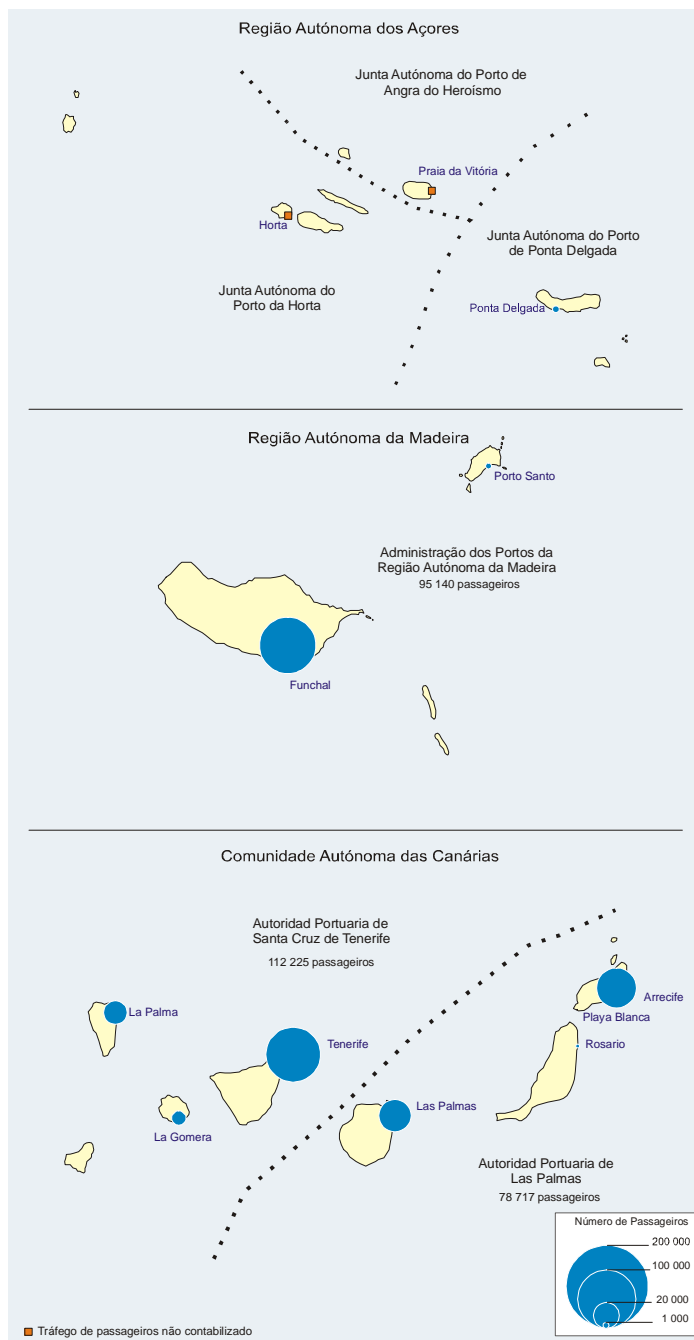
GRÁFICO 17 – EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE CRUZEIRO NOS PORTOS PORTUGUESES (1993-2000)



Fonte: ASSOCIAÇÃO DOS PORTOS DE PORTUGAL.

A importância do porto do Funchal no tráfego de cruzeiros mantém-se quando comparada com outros portos desta região do Atlântico, apresentando, em 2000, um volume de passageiros superior registado nos principais portos de cruzeiros das Canárias: enquanto o porto do Funchal movimentou nesse ano, 200.340 passageiros, os portos de Tenerife e de Arrecife registaram, respectivamente, 197.938 e 141.165 passageiros (Figura 88).

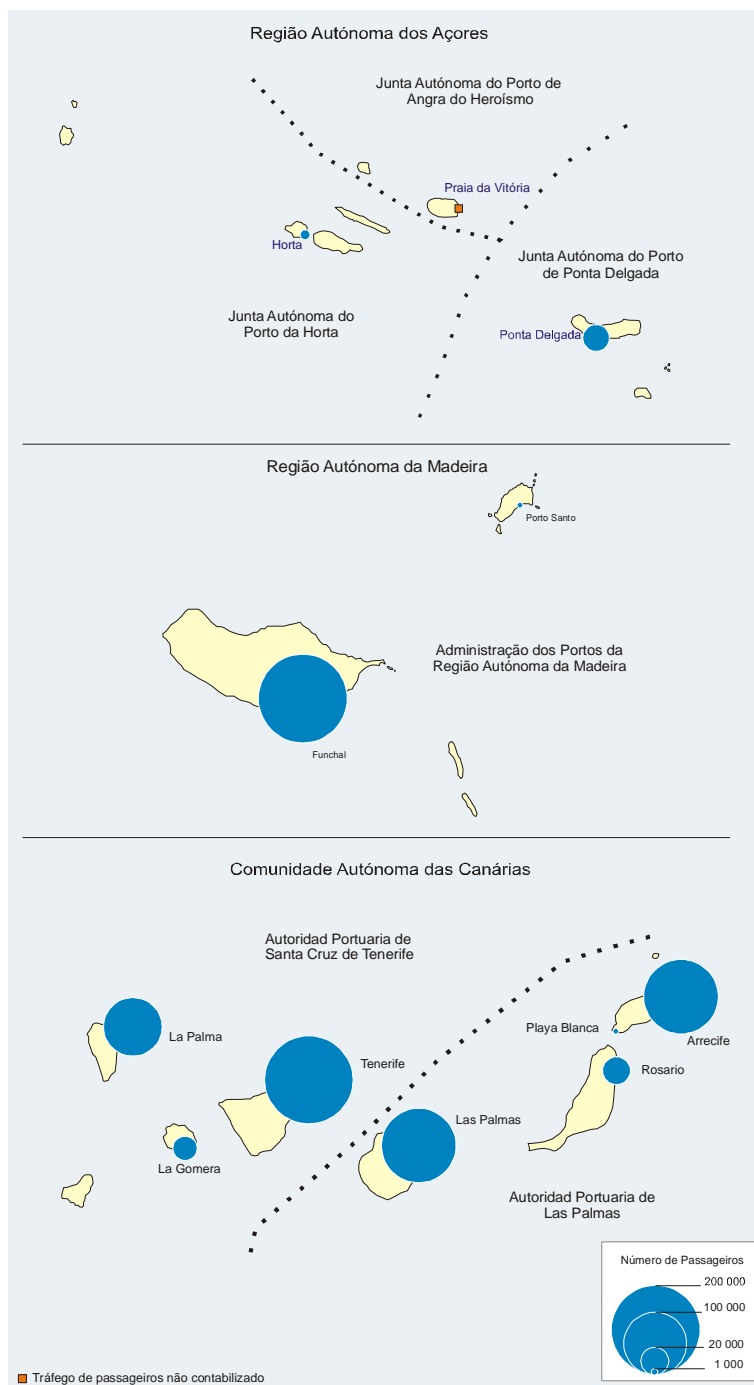
FIGURA 88 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE CRUZEIRO NOS PORTOS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DAS CANÁRIAS, EM 1994



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE PONTA DELGADA; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE ANGRA DO HEROÍSMO; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DA HORTA; AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS; AUTORIDAD PORTUARIA SANTA CRUZ DE TENERIFE.

Nota: Apesar da existência de tráfego de cruzeiros nos portos de Praia da Vitória e da Horta, não foram contabilizados os passageiros.

FIGURA 89 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE CRUZEIRO NOS PORTOS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DAS CANÁRIAS, EM 2002



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE PONTA DELGADA; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE ANGRA DO HEROÍSMO; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DA HORTA; AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS; AUTORIDAD PORTUARIA SANTA CRUZ DE TENERIFE.

Nota: Apesar da existência de tráfego de cruzeiros nos portos de Praia da Vitória e da Horta, não foram contabilizados os passageiros.

Os portos da Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira (APRAM) apresentaram, em 1994, um movimento total de 95 140 passageiros em navios de cruzeiro, maioritariamente no porto do Funchal. O porto do Porto Santo, que, em 1994, tinha recebido 1 399 passageiros, assistiu a uma redução daquele tráfego para 869 passageiros em 2002. Neste ano, o movimento total de passageiros na APRAM foi na

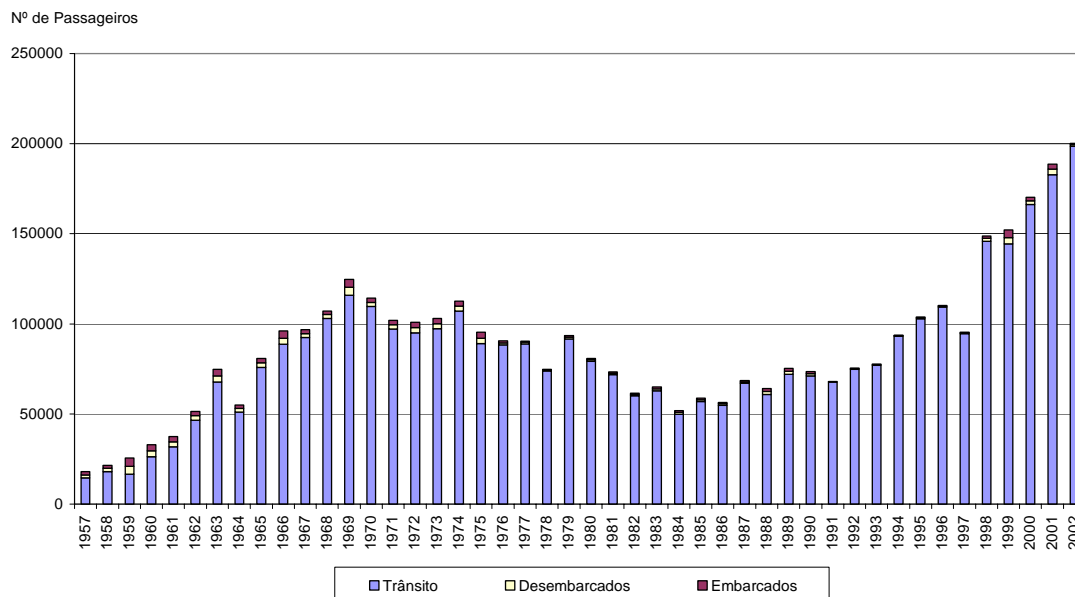
ordem dos 201 209 traduzindo um acréscimo deste tipo de tráfego, também registado no Arquipélago dos Açores.

No Arquipélago dos Açores, em 1994, apenas é possível aferir o número de passageiros em navios de cruzeiro no porto de Ponta Delgada, com 1 311 passageiros. Em 2004, este porto recebeu já 18 000 passageiros, o que em conjunto com os 2 533 passageiros movimentados na Horta contribui para o crescimento dos Açores, que ainda assim se mantém bastante aquém da Madeira.

No arquipélago das Canárias também se registou uma evolução muito favorável deste tipo de tráfego, dos 190 942 passageiros em 1994, no total das Autoridades Portuárias de Santa Cruz de Tenerife e de Las Palmas, para 299 826 passageiros em 2002.

Ambas as autoridades registaram um forte crescimento naquele período, de tal modo que a Autoridade Portuária de Las Palmas que em 1994 ainda tinha um tráfego inferior à APRAM, apresenta em 2002 já um tráfego superior, tal como a Autoridade Portuária de Santa Cruz de Tenerife.

GRÁFICO 18 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE TURISMO, ENTRE 1957 E 2002



3.4.2 – VARIAÇÃO GEOGRÁFICA E TEMPORAL DOS CIRCUITOS DOS CRUZEIROS

Analisando as linhas de tráfego que fazem regularmente escala nos portos da Região, podemos verificar que a Madeira está inserida nos circuitos de cruzeiros que se desenvolvem entre os Arquipélagos da Madeira e das Canárias e o Norte de África. Existem também alguns circuitos que operam a partir do Mediterrâneo Ocidental ou da fachada atlântica da Europa, nomeadamente a partir de Lisboa (Figura 90).

FIGURA 90 – A MADEIRA NOS CIRCUITOS DA REGIÃO DE CRUZEIROS DO ATLÂNTICO



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

O Funchal surge também como um importante porto de escala de viagens transoceânicas, nomeadamente ligadas ao reposicionamento anual dos navios entre os E.U.A. e a Europa e vice-versa (Figura 91).

FIGURA 91 – A MADEIRA NOS CIRCUITOS DE CRUZEIROS ENTRE OS E.U.A. E A EUROPA



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

As grandes companhias concentram os seus navios, durante o Inverno, nas Caraíbas, regressando depois à Europa para aí operarem, entre a Primavera e o Outono, em circuitos na Europa do Norte, no Mediterrâneo e na Costa de África Mediterrânea.

O regresso à Europa verifica-se no início da Primavera constituindo o Funchal um dos portos de escala dos navios em reposicionamento entre a América e a Europa. Os navios que chegam demasiado cedo, para iniciarem os circuitos nórdicos dos fiordes (Abril), fazem, ainda, cerca de 2 a 3 cruzeiros às ilhas atlânticas e, em meados de Junho, deslocam-se para Norte para realizarem os cruzeiros aos fiordes. Muitas vezes, depois dos circuitos das ilhas e do Norte de África, ainda conseguem operar no mar Báltico, a partir de Amesterdão.

Até ao final de Julho, os navios estão ocupados com os cruzeiros nos fiordes – Islândia, Ilha dos Faraós, St. Petersburg – deslocando-se depois para a zona do Mediterrâneo onde permanecem durante o Verão. A partir dos meses de Novembro e Dezembro dá-se o regresso às Caraíbas, com escalas novamente na Madeira.

Os reposicionamentos dos navios entre a Europa e o continente americano são aproveitados pelos operadores para a realização de cruzeiros transoceânicos. A análise dos principais portos de origem ou destino dos navios que escalaram a ilha da Madeira confirma a importância dos portos inseridos nos circuitos das ilhas atlânticas²⁹⁸ e do Norte de África e permite conhecer a organização genérica destes circuitos (Quadro 47).

A evolução mensal do movimento de passageiros e de navios reflecte a distribuição geográfica e temporal dos circuitos, permitindo distinguir duas épocas altas da escala dos cruzeiros na Região; a primeira correspondente aos meses de Abril e Maio e, a segunda compreendendo os meses de Novembro e Dezembro (Gráfico 19)²⁹⁹

²⁹⁸ Os circuitos de cruzeiro das ilhas atlânticas, englobam as regiões da Madeira, das Canárias, do Norte de África, do Mediterrâneo Ocidental e da fachada atlântica da Europa.

²⁹⁹ No final do mês de Dezembro, por ocasião da passagem do ano, o porto do Funchal é escalado por um grande número de navios de cruzeiro para presenciar o espectáculo tradicional de fogo de artifício. Alguns navios ficam fundeados ao largo, por indisponibilidade de espaço no porto ou por opção dos operadores/armadores que preferem ver o fogo de artifício mais ao largo e prosseguirem a viagem logo após o seu final. Em 2000, na noite do fim-do-ano, ocorreram a este porto 10 navios de cruzeiro.

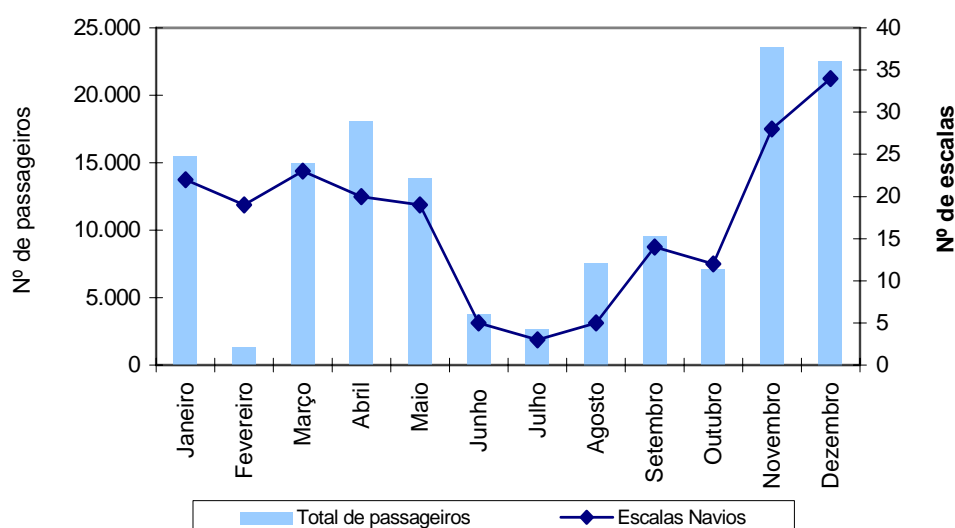
Esta situação resulta da própria organização das linhas de cruzeiros a nível mundial pois, estando em actividade ao longo de todo o ano, o armador deve encontrar para a sua frota as zonas onde a sua exploração é a melhor possível. Assim, vai reposicionar os seus navios em função das zonas climáticas que influenciam fortemente a procura: os navios que operam na América, ou no resto do mundo, no Inverno vêm reposicionar-se na Europa na Primavera. Não há, portanto, uma época do mercado dos cruzeiros: a mobilidade do navio permite ao seu explorador otimizar a sua ocupação e posicionar o seu navio onde se encontra a procura (ISEMAR: 2000).

QUADRO 47 – PORTOS DE ORIGEM OU DESTINO³⁰⁰ DOS NAVIOS QUE ESCALARAM O PORTO DO FUNCHAL, EM 1998

Portos	Origens		Destinos	
	Nº de Navios	%	Nº de Navios	%
Tenerife	27	13%	52	25,7%
Las Palmas	28	14%	19	9,4%
Málaga	33	16%	7	3,5%
Casablanca	4	2%	29	14,4%
Agadir	14	6,9%	1	0,5%
Barbados	7	3,5%	6	3%
Southampton	7	3,5%	8	4%
Outros	82	40,6%	80	39,5%

Fonte: APRAM.

GRÁFICO 19 – MOVIMENTO MENSAL DE PASSAGEIROS E NAVIOS DE CRUZEIROS NO PORTO DO FUNCHAL (1999)



Fonte: APRAM.

³⁰⁰ Os portos assinalados dizem respeito aos portos de escala imediatamente anterior ou posterior à passagem pelo Porto do Funchal e não necessariamente aos portos de início ou fim dos cruzeiros.

Por outro lado, no porto do Porto Santo verifica-se uma maior sazonalidade, existindo uma concentração do tráfego durante a Primavera e nos meses de Agosto e Dezembro (Figura 92).

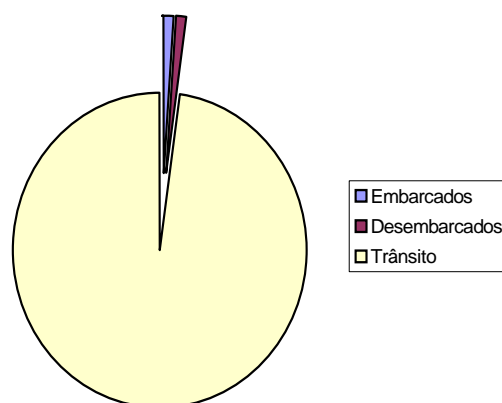
FIGURA 92 – PANORÂMICA DO PORTO DO FUNCHAL NA NOITE DA PASSAGEM DE ANO



Fonte: APRAM.

O Gráfico 20 mostra a reduzida importância dos passageiros embarcados e desembarcados face aos passageiros em trânsito no porto do Funchal, sendo que no porto do Porto Santo o tráfego de passageiros em navios de cruzeiro é exclusivamente em trânsito.

GRÁFICO 20 – PASSAGEIROS EMBARCADOS, DESEMBARCADOS E EM TRÂNSITO NOS PORTOS DO FUNCHAL (2000)

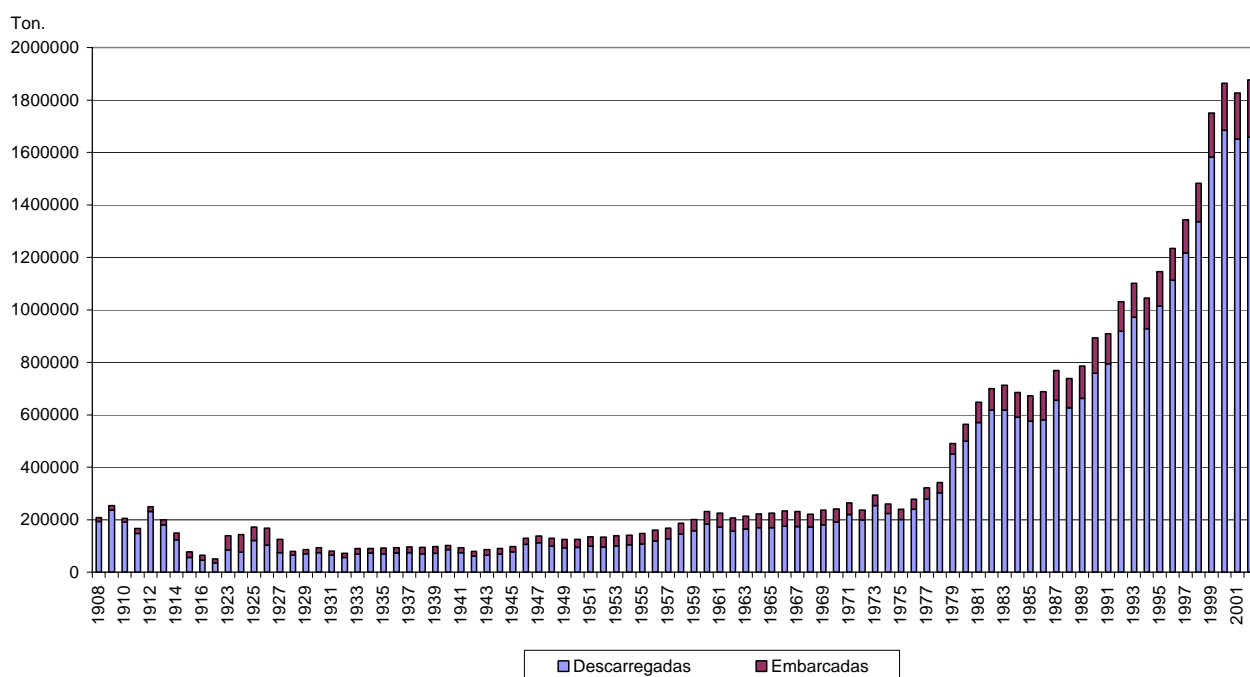


Fonte: APRAM.

O tipo de operação e a duração média da estadia dos navios no porto são indicadores importantes, uma vez que quanto mais tempo os passageiros estiverem na Região, maiores poderão ser os benefícios directos e indirectos que daí resultam.

O tempo médio de estadia dos navios em trânsito no porto do Funchal é de 14 horas, o que pode ser considerado como uma estadia de duração elevada, já que este tipo de operação regista valores inferiores em muitos portos do Mediterrâneo.

GRÁFICO 21 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DO FUNCHAL E TERMINAIS, ENTRE 1928 E 2002



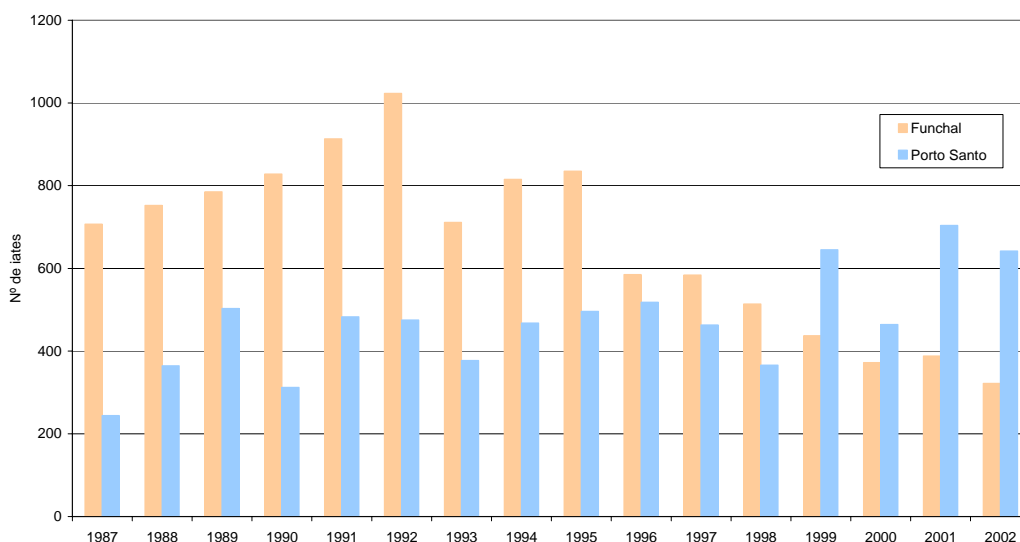
Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA.

3.5 – A NÁUTICA DE RECREIO

No período 1986-2002, a evolução do movimento de embarcações de recreio entre o Porto Santo e o Funchal apresenta-se contrastante, com um crescimento no primeiro e um decréscimo no segundo, ambos na ordem dos 400 iates em termos absolutos.

O Porto Santo, com 642 iates entrados em 2002, ultrapassou pela primeira o Funchal neste tipo de tráfego em 1999, reduzindo-se o tráfego no porto do Funchal a 322 iates em 2002.

GRÁFICO 22 – MOVIMENTO DE IATES NOS PORTOS DO FUNCHAL E PORTO SANTO, ENTRE 1987 E 2002



Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA

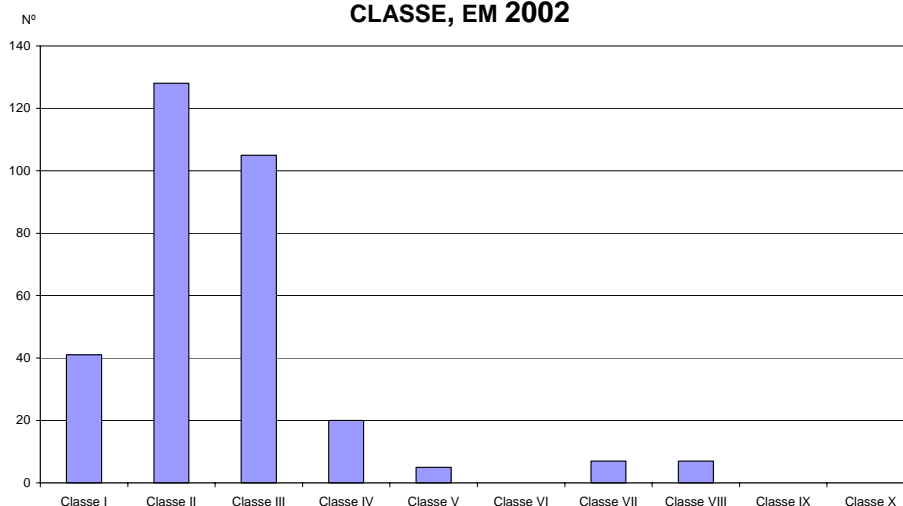
Não obstante, o porto do Funchal assistiu até ao início da década de 90, a um franco crescimento deste tipo de tráfego, apresentando o seu máximo em 1992, com 1 023 iates entrados.

Na análise da distribuição mensal do movimento de embarcações de recreio na Marina do Funchal, no período 1996-2002, é possível constatar a maior concentração entre Agosto e Novembro.

No período de 1996-2002, assiste-se a um decréscimo gradual do número de iates entrados na Marina do Funchal, com uma perda total na ordem dos 45%. Não

obstante, os anos de 1998 e de 2001 correspondem a momentos de retoma do movimento de embarcações, na ordem dos 88 e 2 iates, respectivamente.

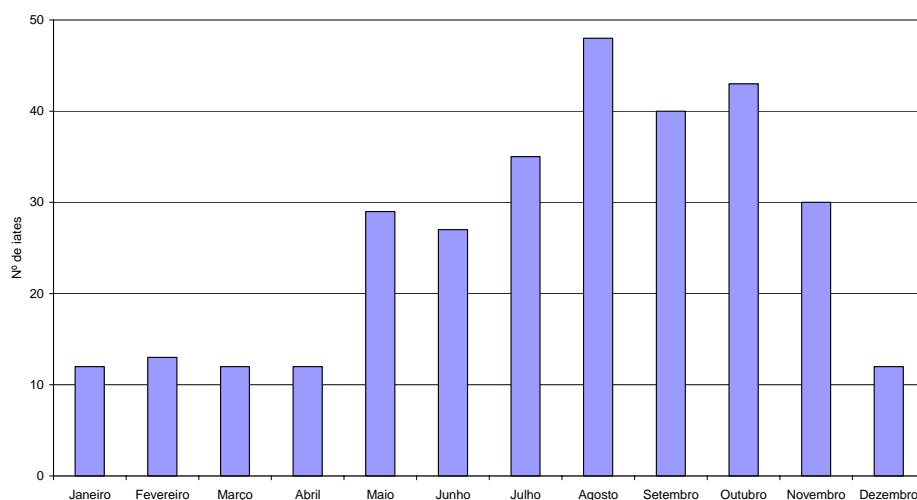
GRÁFICO 23 – MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE RECREIO NA MARINA DO FUNCHAL, POR CLASSE, EM 2002



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Em 2002, verifica-se também uma concentração no segundo semestre, a partir de Julho até Novembro, período que representa 63% do movimento total anual. O mês de Agosto é aquele que apresenta um maior número de iates entrados (48 iates), registando-se o menor número, 12 iates, em Janeiro, Março, Abril e Dezembro.

GRÁFICO 24 – DISTRIBUIÇÃO MENSAL DO MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE RECREIO NA MARINA DO FUNCHAL, EM 2002



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA.

Em 2002, a distribuição do movimento de embarcações de recreio na Marina do Funchal por classe evidencia o predomínio das embarcações de menor dimensão, sendo que as classes I, II e III representam no seu conjunto 89%.

Naquele ano, o maior número de embarcações entradas na Marina do Funchal, na ordem das 128 embarcações, pertence à Classe II, que por si só representa 40% do total.

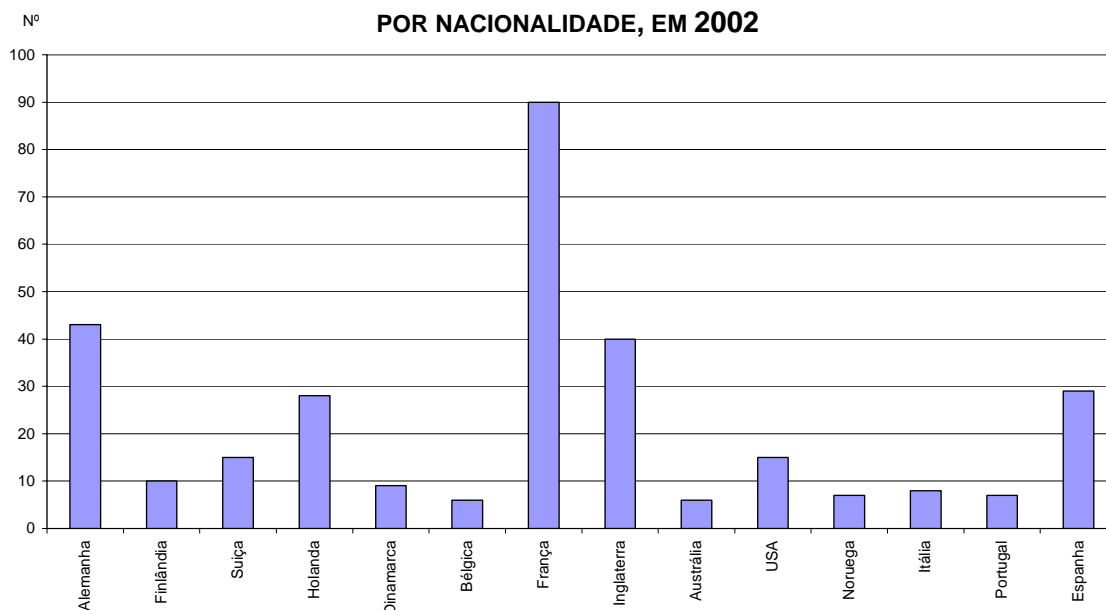
A distribuição do movimento de embarcações de recreio na Marina do Funchal, por nacionalidade, é marcado pelo domínio dos países europeus, com destaque, em 2002, para a França, que, com 90 embarcações, representa 29% do total. O segundo País mais representado é a Alemanha, com 13% do tráfego, seguido da Inglaterra, com 12%.

3.6 – O TRÁFEGO DE MERCADORIAS

“Pode ter-se como axioma que só o tráfego de mercadorias constitui a atracção dos navios e função remuneradora dum porto” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1953, p. 30). Durante décadas este tráfego foi sempre muito modesto no porto do Funchal devido ao limitado *“hinterland”* do porto e à expressão da economia regional. O grande impulso no crescimento das mercadorias movimentadas verifica-se depois da revolução de 1974 e justifica-se com o período de crescimento económico e de desenvolvimento que a Madeira registou a partir desta data. O aumento do consumo local fruto da melhoria do nível de vida e os grandes investimentos em obras públicas são, ainda hoje, os grandes responsáveis pelo forte aumento do tráfego de mercadorias.

Durante décadas alguns produtos agrícolas madeirenses constituíram exportações importantes – vinho, frutas e algumas produções agrícolas, enquanto outras foram motivos de escala – a cebola e a batata nos meados do século passado, logo a seguir à 2ª Grande-Guerra. Mas também em relação à possibilidade de aumentar as exportações, a Madeira olhava para o exemplo e para a forte concorrência das exportações ilhas Canárias, cujas exportações de bananas e de tomate tinham atingido no ano de 1952, respectivamente 203000 e 155000 (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1953, p. 30).

GRÁFICO 25 – MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES DE RECREIO NA MARINA DO FUNCHAL, POR NACIONALIDADE, EM 2002



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA.

• AS IMPORTAÇÕES

Avultavam os cereais que constituíam 30% do movimento de mercadorias do porto. O seu transporte era feito em navios portugueses – o milho provinha de África e o trigo da América do Norte.

Os cereais constituíam as maiores partidas de carga – cerca de 1500 a 3000 toneladas de cada vez – sendo a restante carga transportada nos navios portugueses, muito fraccionada.

As importações regulares do estrangeiro correspondiam à batata, transportada da Holanda nos navios da MALA REAL HOLANDEZA, às madeiras do Brasil trazidas pelos navios da BOOTH LINE, e às máquinas, acessórios e ferramentas e outra carga especial transportada pelos navios da ELDER DEMPSTER LINES, da UNION CASTLE LINE e da MALA REAL HOLANDEZA.

A partir do início da década de 50 do século XX, o carvão para abastecimento da navegação, apesar de ser cada vez em menor quantidade, passou a ser transportado em navios portugueses directamente dos portos ingleses ou americanos

- **AS EXPORTAÇÕES**

Avultava a banana com 45%, os produtos hortícolas com 18% e o vinho 13% - realçava o cunho essencialmente agrícola da economia madeirense.

A banana era transportada em navios nacionais e consumida no continente. Em 1953 foi feita uma experiência exportando para a Dinamarca cerca de 100 t por semana carregada em navios que seguem de Tenerife para Copenhaga.

Nos produtos hortícolas destacava-se a batata e a cebola – exportada na sua época para os portos da África Portuguesa em navios nacionais, para a África Ocidental inglesa em navios da ELDER DEMPSTER LINES e para os portos das West-Índias nos navios da MALA REAL HOLANDEZA.

O vinho da madeira era consumido principalmente nos países nórdicos (a Suécia absorvia parte da produção, seguindo-lhe a Inglaterra e o Brasil) e, em pequena escala, no mercado continental. Era exportado em barcos dinamarqueses, noruegueses e ingleses, e em navios portugueses para o Brasil.

A manteiga chegou a constituir em princípios da década de 50 do século passado cerca de 3% das exportações, destinadas essencialmente para o continente e o Ultramar.

Os bordados e as obras de vimes constituíam produtos de exportação de grande valor económico mas ocupavam uma percentagem diminuta nas mercadorias exportadas para o mercado da América do Norte, sendo transportadas nos navios portugueses dos carregadores açorianos.

“Do que ficou dito se deve concluir que o tráfego de mercadorias no porto do Funchal não reúne condições que justifiquem por si só um grande desenvolvimento das obras portuárias, cuja rentabilidade só esse tráfego pode justificar” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1953, p. 32).

Segundo o relatório *Porto do Funchal, Perspectivas Económicas* não tinha referências sobre o valor das mercadorias mas afirmava que a maior parte era carga rica, já que a carga geral não discriminada ocupava cerca de 25%. *“A carga rica será na realidade um elemento convidativo de frete e de atracção de navios, mas não impõe*

evidentemente a necessidade de criar grandes meios de acostagem, tratando, como é o caso, de pequenas partidas movimentadas. (...) Como funções acessórias do porto, de real importância na sua economia, mas de relativa influência na planificação ambiciosa que se lhe aspira, são o fornecimento de navios (refrescos e água) e o tráfego de mercadorias entre o Funchal e os pequenos portos da ilha.” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1953, p. 32).

O primeiro tinha representado noutros tempos (viagens demoradas) um papel relevante na vida do porto (a qualidade superior dos produtos oferecidos e a escassez de água potável que se registava nas ilhas Canárias tinha contribuído para que durante décadas uma parte da navegação se abastecesse no Funchal). Contudo, já nos meados do século passado esta função estava muito reduzida e não parecia ser bastante para impor uma escala.

3.6.1 – O FORNECIMENTO DE ÁGUA E DE COMBUSTÍVEIS À NAVEGAÇÃO

Durante muitos anos o abastecimento de carvão aos navios constituiu a principal actividade porto do Funchal. O fornecido deste combustível aos navios decresceu de 224.000 toneladas em 1902, para 1829 toneladas em 1952. A Guerra apressou a introdução dos óleos já que uma grande parte da frota foi afundada e necessitou de ser renovada. Por outro lado, novos navios, movidos a turbinas em substituição das caldeiras de vapor, mais rentáveis³⁰¹, o que contribuiu para a rápida substituição dos primeiros.

Esta nova realidade colocava um novo problema ao porto do Funchal relacionado com o fornecimento de combustíveis à navegação que o escalava. O empreendimento revestia-se de alguns riscos que afastavam potenciais investidores.

Nesta data a JAPAM admitia que o Estado pudesse intervir tomando a seu cargo as instalações terrestres no que se possam considerar obra de apetrechamento do porto e entregue a sua exploração, em regime de concessão ou arrendamento, a uma companhia com posição firmada no comércio internacional dos petróleos e derivados.

³⁰¹ Portugal não entrou na Guerra e não possuía nenhum navio de turbinas em 1939 e apenas tinha instalados 33 motores de combustão interna (diesel ou semi-diesel), na sua maioria em veleiros ou pequenas unidades – tinha, em 1950, 80% da frota a queimar óleos.

Mas, mais uma vez, é notória a falta de visão estratégica: *“tudo aconselha a não investir imediatamente vultuosas somas na instalação, o que não impede que se projecte com grandeza; mas é nossa convicção que, faça-se o que se fizer, o porto do Funchal não está fadado para ser um grande porto de abastecimento de combustíveis dada a concorrência que lhe podem fazer outras instalações do Atlântico já amortizadas por um enorme volume de vendas, como são, por exemplo, as dos vizinhos portos de Canárias, Dakar, ou mesmo Lisboa. O Funchal terá de certo os abastecimentos que derivam do seu tráfego próprio e pode aspirar ao fornecimento daqueles barcos que, vindos de portos longínquos, situem a Madeira em tal ponto da sua rota que a economia de combustível em lastro lhes compense o aumento da carga”* (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1953, p. 25).

Os responsáveis do porto naquela data, não acreditavam na hipótese de que os navios escalassem o Funchal com o objectivo exclusivo de se abastecer pois, em sua opinião, poderiam fazê-lo com vantagem nos portos onde tinham de efectuar operações de carga e descarga.

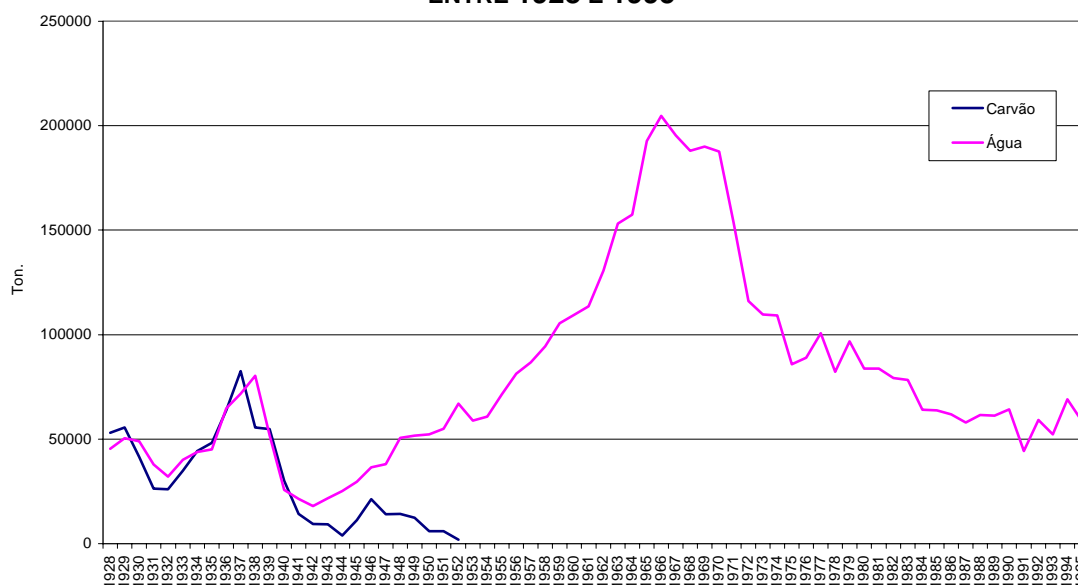
O preço dos combustíveis teria de ser semelhante ao dos praticados pelos outros portos concorrentes – o que era difícil face à política de preços que estes portos podiam praticar (nomeadamente os portos francos do Arquipélago das Canárias); o porto teria de dar facilidade de reabastecimento a qualquer hora do dia ou da noite com o mínimo de formalidades, comodidade e segurança nas operações e isenção ou redução de taxas para fazer face à concorrência que teria de enfrentar

A navegação busca hoje sobretudo economia de preços ou frete remunerador, bastando para o confirmar, o caso da UNION CASTLE LINE que tinham trocado o porto do Funchal pelos portos de Las Palmas e Tenerife como base de escala regular dos seus navios (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA:1953, p. 26).

As limitações das infraestruturas portuárias, nomeadamente no que se refere à obras de abrigo e de acostagem, que se verificavam no período imediatamente a seguir à 2ª Grande-Guerra não permitiram resolver o problema do fornecimento dos óleos combustíveis à navegação, contribuindo para que as principais companhias de navegação trocassem o porto do Funchal pelos portos das ilhas Canárias.

Outra função acessória e de importância para o porto e a economia da Madeira dizia respeito ao abastecimento de produtos frescos e água e às embarcações. Apesar de os primeiros já terem perdido, ao longo do tempo, a importância que tiveram quando as viagens eram demoradas, ainda constituíam motivos importantes de escala no Funchal. O abastecimento de água à navegação constituiu uma exceção, aumentando a sua importância, até meados da década de 60 do século passado, data a partir da qual passou a registar uma diminuição regular e acentuada.

GRÁFICO 26 – CARVÃO FORNECIDO À NAVEGAÇÃO E ÁGUA EXPORTADA, ENTRE 1928 E 1995



Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

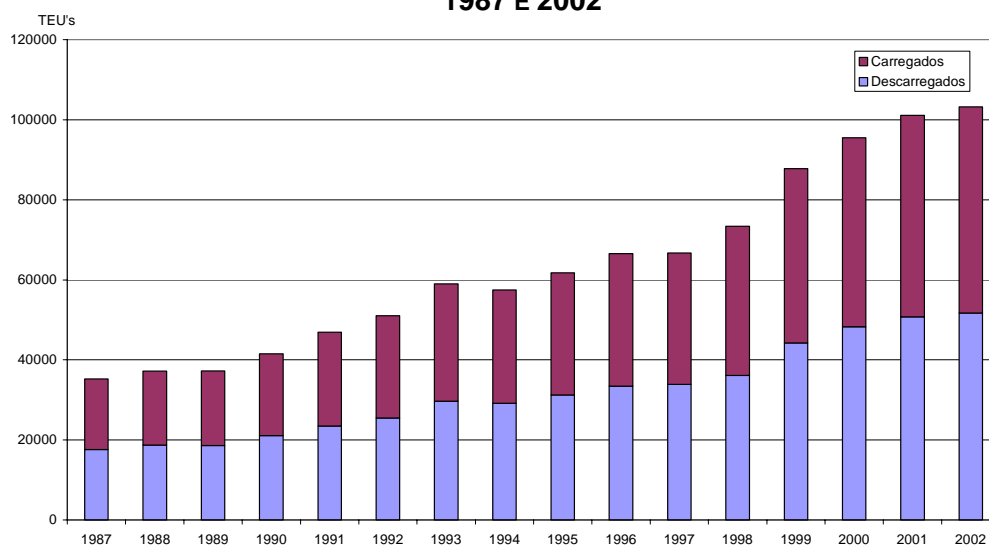
3.6.2 – A EVOLUÇÃO RECENTE - A CONTENTORIZAÇÃO E OS TERMINAIS ESPECIALIZADOS

O movimento de contentores no porto do Funchal teve o seu início em 1977, mas o primeiro registo estatístico deste tipo de tráfego (em TEU's³⁰²) corresponde a 1987, como representado na Gráfico 27.

A evolução dos TEU's entre aquele ano (35 216 TEU's) e o ano de 2002 (103 175 TEU's) obedeceu a um crescimento contínuo, com excepção de uma pequena quebra, na ordem dos 1 458 TEU's, em 1994.

³⁰² Um TEU (Twenty Equivalent Unit) equivale a um contentor de 20 pés de comprimento.

GRÁFICO 27 – MOVIMENTO DE CONTENTORES (TEU'S) NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1987 E 2002

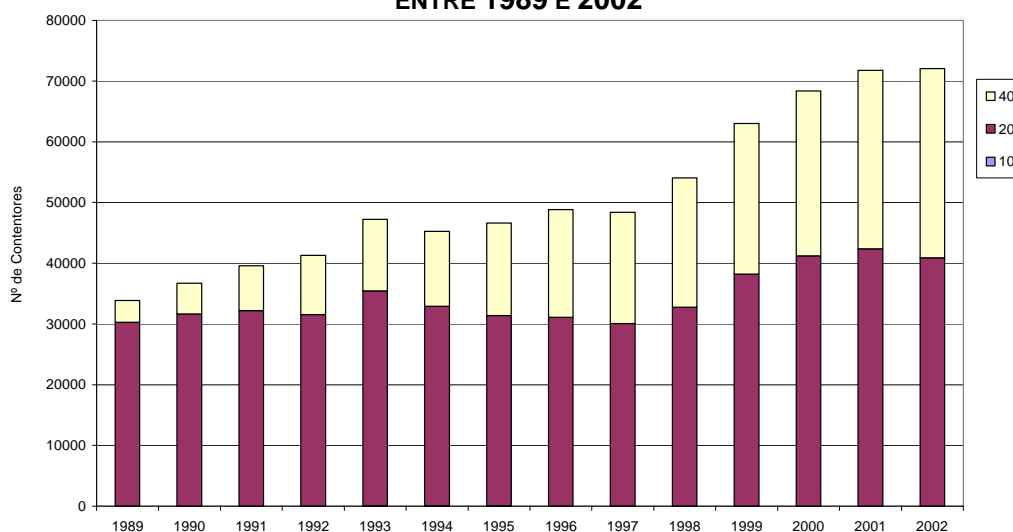


Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

Entre 1989 e 2002, o número de contentores movimentados no porto do Funchal mais do que duplicou, aumentando de 33 874 para 72 044 contentores.

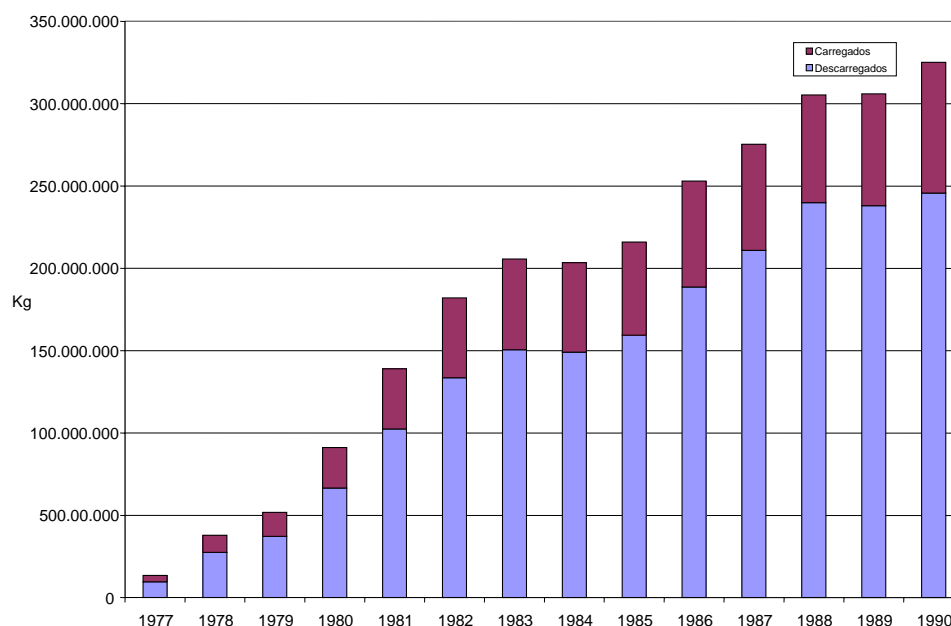
Analisando a capacidade dos contentores nota-se a importância meramente residual dos contentores de 10', os quais cessaram totalmente de ser movimentados naquele porto a partir de 1996, de modo que o movimento de carga contentorizada é processado através dos contentores de 20' e 40'.

GRÁFICO 28 – CAPACIDADE DOS CONTENTORES UTILIZADOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1989 E 2002



Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

GRÁFICO 29 – VOLUME DE MERCADORIAS CONTENTORIZADAS



Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

Os registos dos volumes de mercadorias movimentadas em contentor mostram a mesma tendência que verificada no número de contentores, assim como o grande desequilíbrio entre as mercadorias embarcadas e desembarcadas. Esta situação, resultante da grande dependência externa da Madeira no que se refere a bens de consumo e de produção, contribuiu para o agravamento dos custos do transporte marítimo e, por consequência para o aumento dos preços junto do consumidor final.

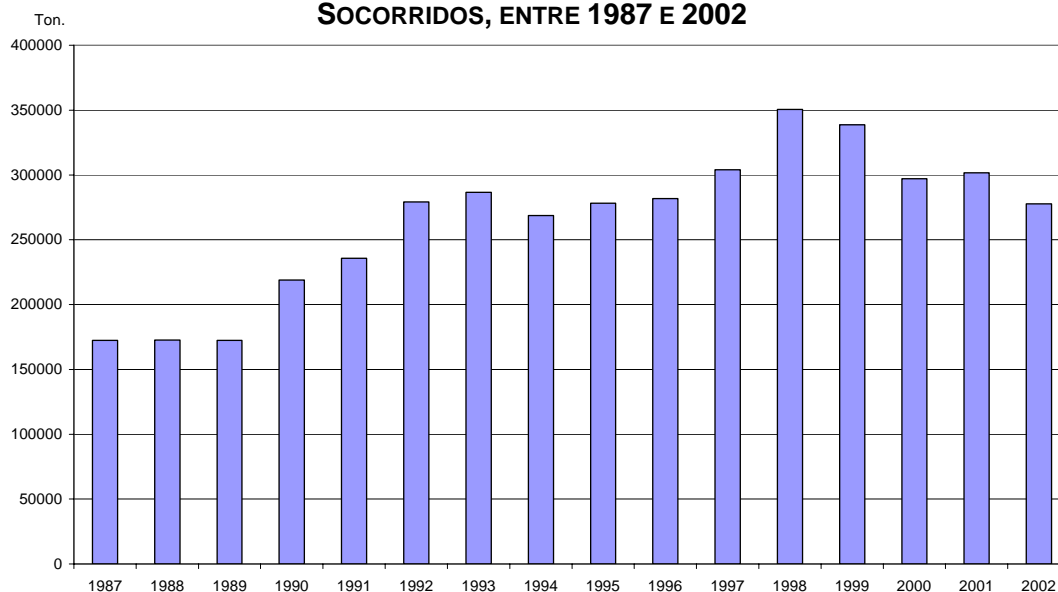
A diferença entre as importações e as exportações regionais origina uma descompensação nos tráfegos, fazendo com que os contentores que têm origem no exterior da região, nomeadamente nos portos principais do Continente, vão cheios e retornem vazios, obrigando os armadores destas linhas regulares a elevarem os fretes do transporte como forma de garantirem a sua viabilidade.

O movimento de granéis sólidos, nomeadamente de cimento, processa-se no terminal especializado, vocacionado para esse fim e localizado na Ribeira dos Socorridos este terminal entrou em operação em 1987, com um movimento de 172 342 toneladas.

Os contentores de 20' mantiveram ao longo deste período o predomínio sobre os contentores de 40', mas estes últimos têm vindo a afirmar-se progressivamente, passando de 11%, em 1989, para 43% em 2002.

O terminal de Ribeira dos Socorridos encontra-se vocacionado para o movimento de entrada de granéis sólidos, nomeadamente cimento, tendo iniciado a sua actividade em 1987, com um movimento de 172 342 toneladas.

GRÁFICO 30 – MOVIMENTO DE GRANÉIS SÓLIDOS (ENTRADA) NO TERMINAL DE RIBEIRA DE SOCORRIDOS, ENTRE 1987 E 2002

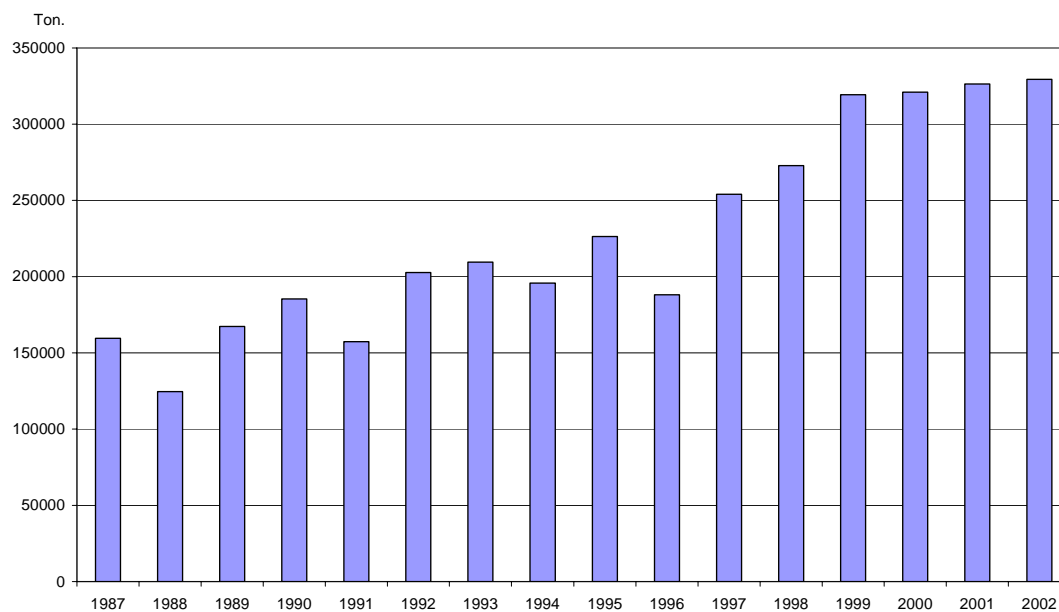


Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

Entre aquele ano e 2002 assistiu-se a um crescimento na ordem dos 61%, pontuado por pequenas oscilações, apresentando, então, no final do período, um movimento de 277 691 toneladas.

O terminal de Praia Formosa encontra-se vocacionado para a importação e armazenamento de granéis líquidos, nomeadamente de combustíveis, tendo registado em 1987 um movimento de 159 423 toneladas. Em 2002 movimentou 329 317 toneladas, tendo portanto mais do que duplicado o movimento registado no período analisado. Este crescimento é todavia, bastante irregular, tendo estabilizado (em termos de crescimento) só a partir de 1997.

GRÁFICO 31 – MOVIMENTO DE GRANÉIS LÍQUIDOS (ENTRADA) NO TERMINAL DA PRAIA FORMOSA, ENTRE 1987 E 2002

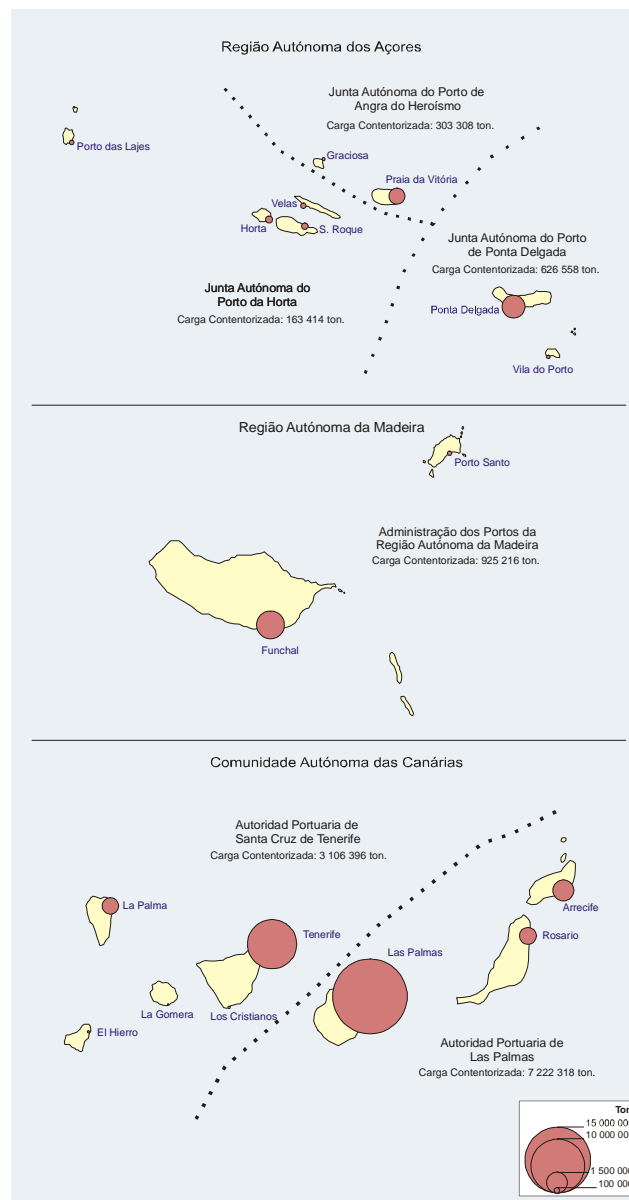


Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA.

3.6.3 – O TRÁFEGO DE MERCADORIAS NO CONTEXTO DOS PORTOS DO ATLÂNTICO

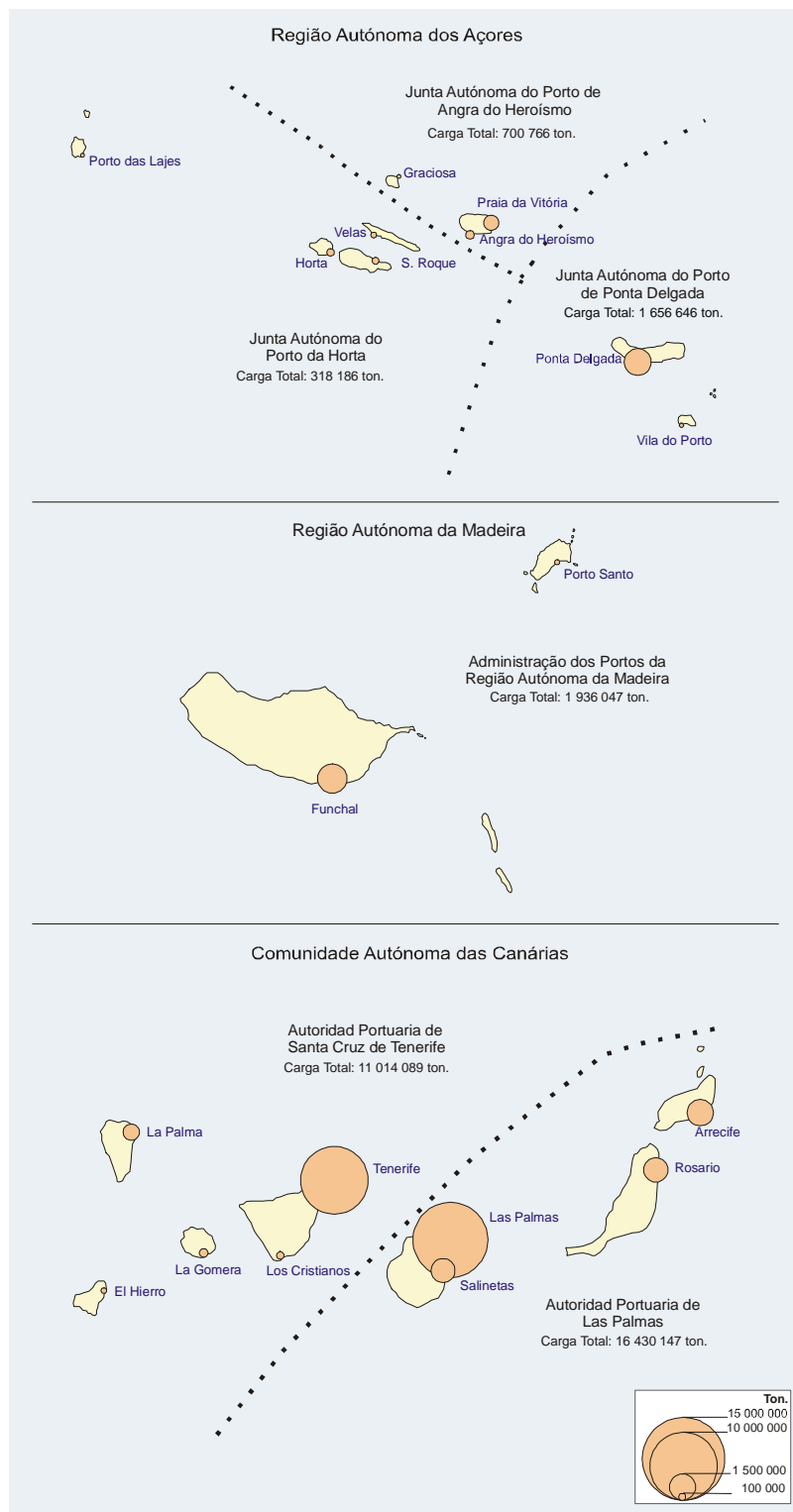
Os portos da Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira apresentaram, em 2002, um movimento total de mercadorias na ordem das 1 936 047 (quais das 925 216 em contentor), tendo o porto do Funchal movimentado 97% daquele total.

FIGURA 93 – MOVIMENTO DE CARGA CONTENTORIZADA NOS PORTOS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA, AÇORES E CANÁRIAS, EM 2002



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE PONTA DELGADA; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE ANGRA DO HEROÍSMO; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DA HORTA; AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS; AUTORIDAD PORTUARIA SANTA CRUZ DE TENERIFE.

FIGURA 94 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA, AÇORES E CANÁRIAS, EM 2002



FONTE: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE PONTA DELGADA; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE ANGRA DO HEROÍSMO; JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DA HORTA; AUTORIDAD PORTUARIA LAS PALMAS; AUTORIDAD PORTUARIA SANTA CRUZ DE TENERIFE.

Ainda que no seu conjunto, os portos da Região Autónoma dos Açores (2 675 598 toneladas) tenham apresentado um movimento superior à APRAM, quando consideradas individualmente, as (então) Juntas Autónomas apresentam um volume de tráfego total inferior. Não obstante, a Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada (JAPPD) (1 656 645 toneladas) aproxima-se do tráfego da APRAM, destacando-se ainda, que o porto de Ponta Delgada é responsável também por 97% do movimento registado naquela autoridade portuária.

O movimento dos portos da Comunidade Autónoma das Canárias, organizados em duas Autoridades Portuárias distintas – Santa Cruz de Tenerife (11 014 089 toneladas) e Las Palmas (16 430 147 toneladas) – distancia-se fortemente da realidade portuguesa. O movimento do porto do Funchal situa-se abaixo dos 20% dos tráfegos registados nos principais portos de cada subsistema – Tenerife (10 077 317 toneladas) e Las Palmas (16 430 147 toneladas).

3.7 – O TRÁFEGO COSTEIRO E A EMERGÊNCIA DO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL

Se desde os seus primórdios o porto do Funchal assegurou as ligações da Madeira com o exterior, concentrando praticamente todo o tráfego de mercadorias e passageiros, era também através dele que se efectuavam as ligações entre o Funchal e as restantes povoações da ilha localizadas ao longo da linha de costa.

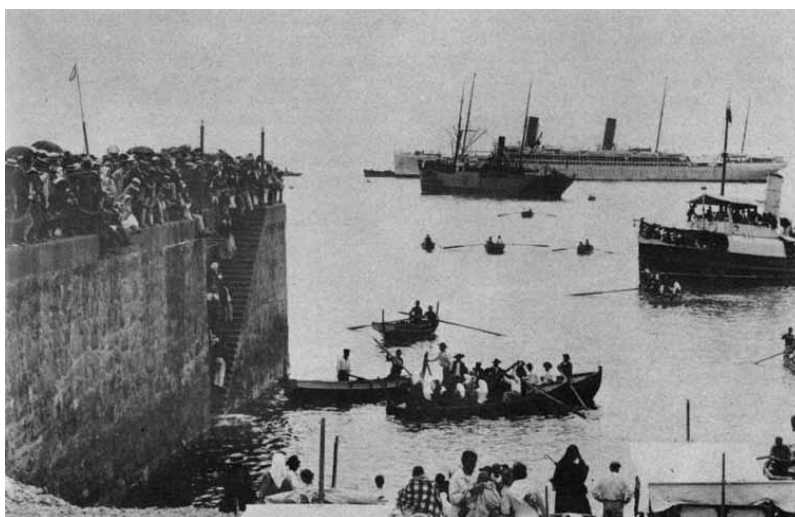
Como se referiu anteriormente, face aos constrangimentos das ligações terrestres, era através da navegação de cabotagem que eram escoados para o Funchal, o principal centro de consumo da ilha, os produtos da terra e que era efectuado o abastecimento das populações. Os transportes marítimos desempenhavam um importante papel económico e social, assegurando para além do abastecimento das populações, as idas ao médico ou aos serviços públicos, funções tão simples mas tão importantes face às grandes carências das populações fora da cidade do Funchal.

FIGURA 95 – DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS NO CALHAU DO FUNCHAL



Fonte: Fotos históricas (autor e data desconhecidos).

**FIGURA 96 – O EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS NO CAIS EM FRENTE À
CIDADE**

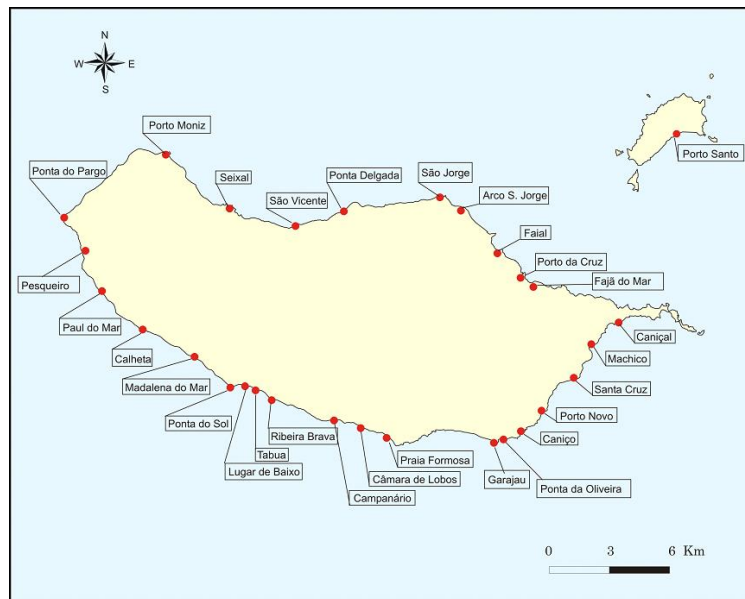


Fonte: Fotos históricas (autor e data desconhecidos).

A importância da navegação de cabotagem justificou a construção de um conjunto de pequenos portos³⁰³ espalhados ao longo da costa da Madeira que, ao longo de décadas, funcionaram como “*órgãos complementares*” do porto do Funchal.

³⁰³ Segundo o relatório *Pequenos Portos do Arquipélago* a existência de 26 portos, em 1948, “*entendendo-se nesta designação os locais onde se realizam operações de embarque e de desembarque, mas só num reduzido número deles existem obras fixas constituídas por pequenos cais construídos sobre os fundos naturais da rocha ou por simples escadas talhadas nas escarpas do litoral, à beira de grandes fundos*” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1948, p.1).

MAPA 12 – PEQUENOS PORTOS DA ILHA DA MADEIRA NO INÍCIO DO SÉCULO XX



Fonte: Baseado em JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1948).

Ao longo do perímetro da ilha, nas reentrâncias da costa, em pequenas baías ou aproveitando algumas rochas e pontas salientes, que ofereciam pequenas condições de abrigo e/ou facilidades de embarque e desembarque, foram-se localizando numerosos portos ou simples desembarcadouros. Estas pequenas estruturas não serviam o comércio exterior da ilha mas desempenhavam uma importante função económica e social, permitindo as relações entre as diferentes povoações litorais e entre estas e a capital.

A falta de condições destas infraestruturas dificultava e tornava, por vezes, perigosas as operações de embarque e desembarque. Em 1910, Adolfo Loureiro, incumbido pelo governo de elaborar a monografia dos portos portugueses, referia as *“circunstâncias verdadeiramente temerosas em que na maioria dos portos se fazem as operações de embarque e de desembarque: o navio costeiro fica ao largo e o transporte para os cais ou para a praia é feito em pequenas lanchas a remos, que atracam ou varam na própria zona de rebentação, em operações sempre perigosas e incómodas”* (LOUREIRO: 1910, p. 2).

Alguns destes portos quando estavam a cargo do estado foram sujeitos a pequenas obras com objectivo de facilitar o embarque e desembarque dos passageiros e das mercadorias e de melhorar as condições de acostagem e de abrigo das embarcações,

por forma a poder assegurar-se uma maior regularidade e um maior conforto das carreiras de navegação costeira.

Mais tarde, pelo novo regime administrativo da Madeira, estes pequenos portos passaram para a responsabilidade da Junta Geral do Distrito do Funchal que lhe dedicou uma atenção especial e realizou obras de melhoramentos.

As primeiras obras portuárias de maior relevo foram realizadas pela Junta Geral do Distrito do Funchal e datam dos finais do século XIX e início do século XX, mas foram sempre rudimentares e insuficientes, apesar da importância que o tráfego de passageiros e mercadorias assumia na época.

Em 1929, o Governo da República enviou uma missão à Madeira para estudar os problemas mais importantes, tendo a Missão avaliado nessa altura o movimento de mercadorias dos pequenos portos entre 70.000 e 90.000 toneladas e cerca de 60.000 passageiros.

Anos mais tarde, em 1943, reconhecendo a importância económica dos pequenos portos e a necessidade de proceder à sua beneficiação o governo voltou a criar, uma missão técnica para *“estudar, clarificar e propor os melhoramentos convenientes à função de cada porto”*³⁰⁴. A comissão visitou a Madeira nos anos de 1945 e 1948, tendo entregue o seu relatório ao Governo em Abril de 1949. Este documento estabelecia o Plano de Melhoramentos dos Pequenos Portos do Arquipélago da Madeira, definindo as obras a realizar em cada porto de acordo com a sua importância, e foi aprovado por despacho ministerial em Novembro de 1949.

³⁰⁴ Decreto-Lei nº 33.175, de 1943.

QUADRO 48 – PEQUENOS PORTOS DA ILHA DA MADEIRA NO INÍCIO DO SÉC. XX

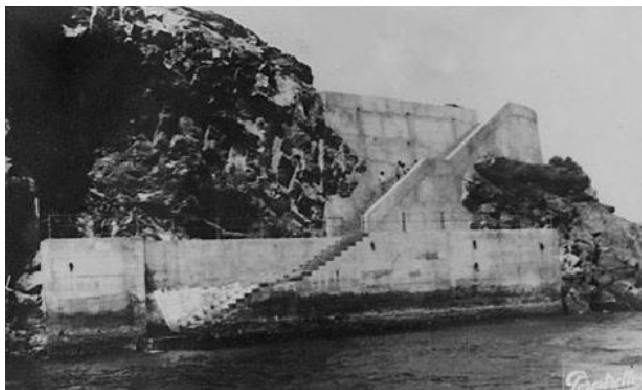
Nome	Data	Função
Praia Formosa		Fornecia principalmente areia e materiais de construção para o Funchal (cerca de 6 toneladas em 1948)
Câmara de Lobos	1903	Principal porto piscatório. Movimento médio anual de 575 toneladas entre 1940 e 1947 Sem interesse como porto comercial dada a sua proximidade do Funchal 17,648 toneladas movimentadas em 1947
Campanário		Movimento médio anual de cerca de 1000 toneladas de mercadoria e 20000 passageiros
Ribeira Brava	1904 a 1908	Principal porto de passageiros da costa sul. 50393 passageiros movimentados em 1946 e um movimento médio anual de mercadorias de 4000 toneladas
Tábua e Lugar de baixo		Centros privilegiados da cultura da banana e da cana do açúcar registando um movimento médio anual de cerca de 2000 toneladas destes produtos
Ponta do Sol	1850	O porto secundário mais importante da Madeira até finais dos anos setenta do século passado. Movimento médio anual de cerca de 8000 toneladas (produtos da terra e granéis alimentícios importados do Funchal para consumo da população) e 25798 passageiros movimentados em 1947
Madalena do Mar	-	Um dos principais centro produtores de banana. Movimento médio anual de cerca de 1800 toneladas, sendo ¾ de banana. 14300 passageiros movimentados em 1946
Calheta	-	Desprovido de qualquer obra portuária até ao final da década de cinquenta do século passado. O porto mais importante logo a seguir à Ponta do sol. Em 1947 movimentou 5000 toneladas de mercadorias e 14033 passageiros
Paul do Mar	-	O terceiro centro piscatório em meados do século XX, logo a seguir a Câmara de Lobos e Machico. O pescado é vendido quase exclusivamente nas lotas do Funchal e Câmara de Lobos Movimento médio anual de 2000 toneladas de mercadorias e 11 passageiros
Ponta do pargo ³⁰⁵		Reduzido movimento de passageiros (não atingia um milhar em meados do século XX) e de mercadorias (cerca de 1500 toneladas, principalmente lenhas)
Porto Moniz	1916	O maior e o mais abrigado porto da Costa Norte, localizado a 57 km do Funchal por mar e 100 Km por estrada (em 1948) Registava na época grandes possibilidades de futuro desde que fosse convenientemente apetrechado. Movimento médio anual de cerca de 1900 ton de mercadorias (vinho, batatas, e lenhas) e cerca de 5000 passageiros.
Seixal	1916	Pequeno movimento de mercadorias (principalmente vinho, batata e lenhas) e insignificante movimento de passageiros.
S. Vicente	-	Movimento médio anual de cerca de 1500 toneladas, principalmente de lenha. Não possuía qualquer obra portuária em meados do século passado. Um dos portos de mais difícil acesso na costa Norte.
Ponta Delgada, Arco de S. Jorge, S. Jorge, Faial, Porto da Cruz,	1910 1901 1903	Inteiramente desabrigados e de mau acesso. O movimento médio de mercadorias era inferior a 1000 ton. Pequeno movimento de pesca, apesar de ter na vizinhança dos melhores pesqueiros da região. Ausência de movimento de passageiros
Cais Pesqueiro	1916	Utilizado para o embarque de produtos agrícolas – batata, trigo, cenoura, pepino feijão e pimentão que eram trocados por outros de maior necessidade (arroz massa, açúcar...)
Canical	-	Predominância da actividade piscatória. Escasso movimento de passageiros e de mercadorias. <i>“possibilidades de desenvolvimento com a execução de um vasto plano hidro-agrícola na região que serve”.</i>
Machico	1874	Importante centro piscatório, cujo pescado ia na sua maior parte para a lota do Funchal. Movimento médio anual de cerca de 2200 toneladas (constituídas por produtos da terra e géneros de importação) e 19610 passageiros
Santa Cruz	1870	Movimento médio anual de cerca de 6000 toneladas de mercadorias (lenhas, e cana-de-açúcar). O tráfego era feito na praia por comodidade. 19422 passageiros movimentados em 1946 apesar das facilidades das comunicações terrestres
Porto Novo Canico Garajau	1909	Pequenos portos servidos directamente por estrada. Em meados do século XX o movimento de mercadorias não atingia um milhar de toneladas em qualquer deles, mas registavam um importante movimento de passageiros
Ponta da Cruz	1910	Pequeno cais utilizado para o embarque/desembarque de passageiros e de mercadorias.
Ponta da Oliveira	1909	Pequeno cais de embarque/desembarque de passageiros, a partir do qual foi estabelecido um ramal de ligação, alguns anos depois da sua construção, à estada regional.
Lazareto	1874	Pequeno cais próximo do Funchal, utilizado essencialmente para o embarque/desembarque de passageiros.
Porto Santo	1902	A sua importância residia no facto de a ilha do Porto Santo viver isolada durante uma parte do ano, dependendo as suas relações com a Madeira dos pequenos barcos que se arriscavam à travessia entre as ilhas. Registou um movimento de 6238 toneladas de mercadorias em 1947, sobretudo géneros de importação, e ainda ao longo da segunda metade do século passado foi-se afirmando como um dos principais portos no que se refere ao movimento de passageiros, principalmente no verão

Fonte: Baseado em JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1948) e SUMARES e SILVA (1983) e VIEIRA E FERNANDES (1994).

³⁰⁵ As localizações das povoações da Ponta do Pargo, Arco de São Jorge e São Jorge, nos planaltos adjacentes às falésias que se despenham abruptamente sobre o mar, não permitiam a criação de obras marítimas pelo que eram servidos por funiculares que amarravam do lado da terra em torres fortemente encastradas no solo e ancorando no fundo do mar fora de zona de rebentação. De acordo com o relatório *Pequenos Portos do Arquipélago “o sistema para portos de pequeno movimento e para o caso das povoações situadas nos pontos altos satisfaz inteiramente e substitui até certo ponto uma obra marítima sempre cara e de difícil justificação.”* (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1948, p. 3).

De acordo com o relatório aprovado pelo Governo os investimentos seriam cobertos pelo Estado e pela JAPAM de acordo com as disposições legislativas criadas pelo Decreto nº 33.922, de 5 de Setembro, de 1944 (2ª fase do Plano Portuário).

FIGURA 97 – CAIS DO PORTO NOVO



Fonte: APRAM.

Contudo, a execução das obras deparar-se-ia com algumas dificuldades, pelo facto de o Governo apenas inscrever uma pequena parte das verbas anteriormente orçamentadas, tendo a JAPAM antecipando-se às conclusões da Missão de 1943 realizando, por sua iniciativa, obras de melhoramento em alguns portos - Calheta, São Jorge, Porto da Cruz, Porto Novo e Paul do Mar - e de manutenção em todos os outros. Mais tarde, logo nos primeiros anos da segunda década do século XX, iniciaram-se as grandes obras nos portos da Ribeira Brava, Ponta do Sol e Paul do Mar.

**FIGURAS 98 E 99 – PRAIA DO PAUL DO MAR ANTES DA CONSTRUÇÃO DO CAIS PAUL NOS
FINAIS DA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX**



Fonte: APRAM.

FIGURAS 100 E 101 – VARADOURO E CAIS DO PAUL DO MAR EM 1953³⁰⁶

Fonte: APRAM.

Com a criação do Ministério das Comunicações, a competência das juntas Autónomas em matéria das obras constantes dos planos portuários foi transferida para a Direcção Geral dos serviços hidráulicos, passando a JAPAM a responsabilizar-se apenas pelo que lhe era atribuído no Decreto, embora continuando a trabalhar em conjunto com a Missão designada pelo governo e com a Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos.

Esta situação viria a ser ultrapassada, mais tarde, quando o Governo da República esclareceu que a elaboração dos projectos e a realização das obras nos pequenos portos continuava a cargo das Juntas Autónomas, tendo então a JAPAM efectuado uma série de obras de melhoramento dos pequenos portos do arquipélago – Calheta, Paul do Mar, Porto da Cruz, Caniçal, Machico, Câmara de Lobos, Arco de S. Jorge e Porto Santo. Contudo, dadas as limitações orçamentais próprias da Junta, mais uma vez as obras iam ficando muito aquém das necessidades.

³⁰⁶ Data aproximada de conclusão destas infraestruturas.

FIGURA 102 – PORTO DE MACHICO



Fonte: LOUREIRO (1910).

De acordo com o relatório intitulado *Breve Notícia da actividade Desenvolvida nos últimos Trinta Anos*, esta situação viria a agravar-se e a alterar-se significativamente nos finais da década de 50, quando um despacho do Ministro das Obras Públicas “(...) aconselhou a não considerar nos anos mais próximos o problema dos pequenos portos, por toda a atenção e esforços se deverem concentrar no porto do Funchal” pelo que a JAPAM se limitou “(...) a cuidar da sua conservação, e a executar algumas pequenas obras, por conta dos seus recursos normais.” (JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA: 1957, p. 7).

FIGURA 103– CONSTRUÇÃO DO VARADOURO E CAIS DO PORTO DA CRUZ (1951)



Fonte: APRAM.

FIGURA 104 - VARADOURO E CAIS DO PORTO DA CRUZ (1952)



Fonte: APRAM.

FIGURA 105 – CAIS DA MADALENA DO MAR (1957)



Fonte: APRAM.

FIGURA 106 – CAIS DA MADALENA DO MAR (1958)



Fonte: APRAM.

3.7.1 – A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E O TRÁFEGO DOS PEQUENOS PORTOS

No início as ligações costeiras faziam-se em embarcações a remos e à vela, o que impunha grandes restrições ao seu desenvolvimento, tornando-as não só perigosas, mas também penosas e desgastantes para os tripulantes e passageiros. De acordo com Iolanda Silva (SUMARES e SILVA: 1983, p. 38), na primeira década do século XX, assistiu-se a uma nova dinâmica dos transportes marítimos costeiros, com o aparecimento dos serviços de cabotagem da Casa Blandy Bross & C.^a, utilizando pequenas embarcações a vapor que complementavam a frota da “*Empresa Funchalense de Cabotagem*” dedicada às ligações marítimas com a costa norte da ilha e o Porto Santo e da Empresa Madeirense de Cabotagem. Estas empresas prestavam um serviço regular de apoio às freguesias costeiras, estabelecendo a ligação entre elas e com o Funchal.

FIGURA 107 – EMBARCAÇÃO A REMOS E À VELA PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE MERCADORIAS, NOS INÍCIOS DO SÉCULO XX



Fonte: KOEBEL (1909).

As novas embarcações, de maiores dimensões e capacidade, mais rápidas e mais seguras, contribuíram para o desenvolvimento dos transportes e para a facilitação das ligações e do comércio.

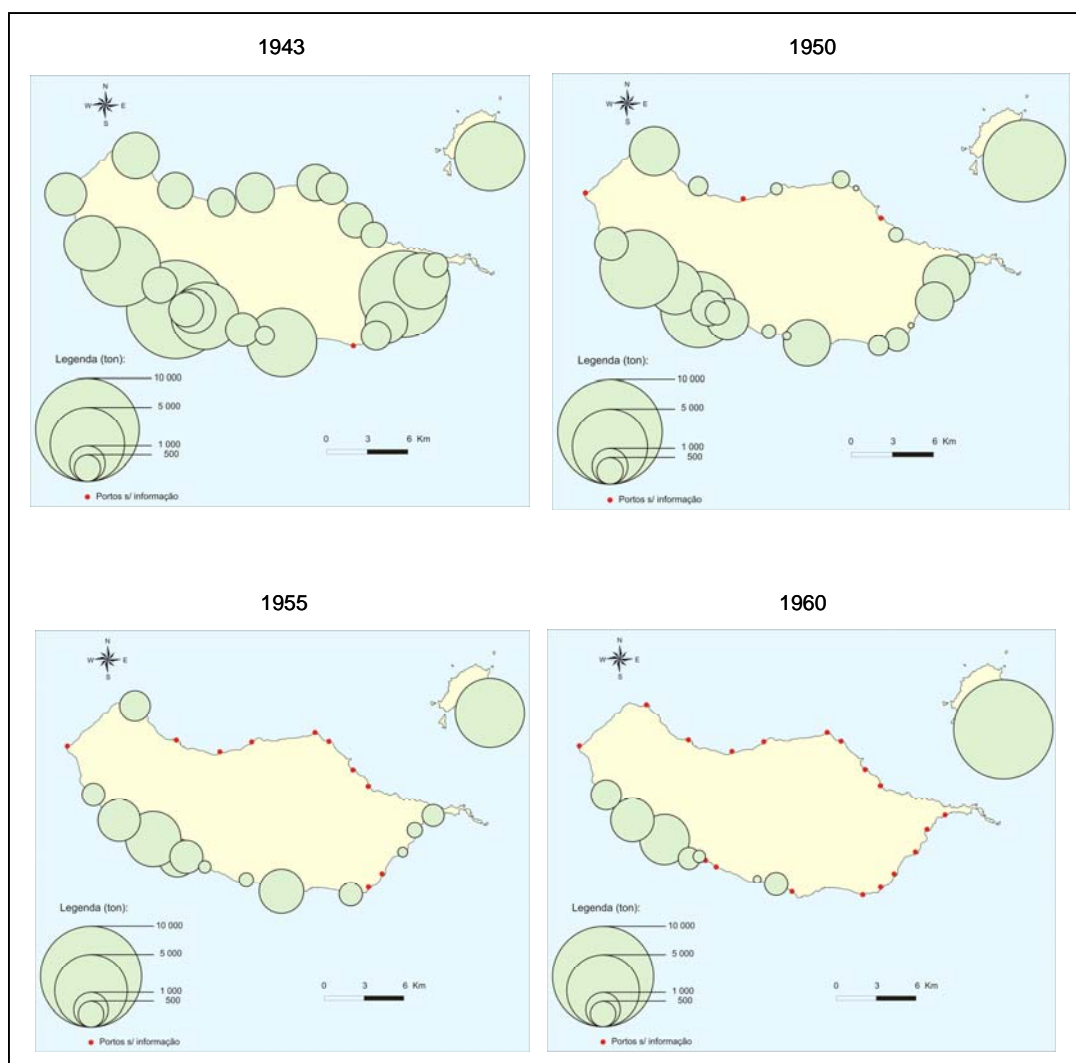
Apesar da inexistência de estatísticas anteriores a 1943, data em que começaram a ser recolhidos e publicadas nos documentos oficiais por parte da JAPAM é notória a importância que os pequenos portos e a navegação de cabotagem tiveram no que se refere ao movimento de mercadorias e de passageiros.

Só no final da primeira década do século passado a estrada entrou em concorrência directa com o mar. Mas o seu desenvolvimento duplicou na maioria dos casos os percursos dos transportes marítimos tornando os transportes demasiado caros. Estes factores, juntamente com a existência de uma tradição enraizada de séculos contribuíram para que as populações continuassem a preferir o mar, apesar da quase inexistência de obras portuárias.

A análise da evolução do tráfego de mercadorias entre 1943 e 1959 permite destacar dois aspectos fundamentais: a importância do movimento global destes portos, que em 1943 movimentaram, no seu conjunto, 59 292 toneladas e a sua diminuição gradual até ao final da década de 50 (15 905 toneladas movimentadas), em virtude da melhoria dos transportes terrestres³⁰⁷.

³⁰⁷ A inexistência de estatísticas relativa ao movimento dos pequenos portos anteriores a 1943 não permite analisar com detalhe as implicações resultantes das condicionantes dos transportes terrestres e a forma como o seu desenvolvimento posterior terá influenciado os transportes marítimos.

FIGURA 108 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA



Fonte: JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DO FUNCHAL.

A consequente melhoria das acessibilidades terrestres devido à falta de condições generalizada dos pequenos portos, contribuiu para o decréscimo do movimento e da importância destes portos, levando mesmo ao desaparecimento da actividade na sua grande maioria. Neste contexto, ao longo do princípio da segunda metade do século XX assiste-se a um desaparecimento progressivo da actividade da cabotagem, primeiro nos portos da costa Norte da Madeira devido sobretudo às piores condições marítimas³⁰⁸.

³⁰⁸ Em 1943 eram 25 os pequenos portos que registavam tráfego de mercadorias, enquanto em 1959 eram apenas 7. A costa Norte da ilha sujeita aos ventos de NE e à maior agitação marítima e com uma costa de falésias elevadas e sem reentrâncias de acesso fácil, com um povoamento disperso, e a costa Sul com um mar mais calmo favorecendo o acesso ao mar e um povoamento menos disperso.

Com o passar dos anos o transporte marítimo de mercadorias foi desaparecendo nos restantes portos, mantendo-se contudo esta actividade nos portos da Costa Sul a Oeste do Funchal até praticamente os inícios da década de 60.

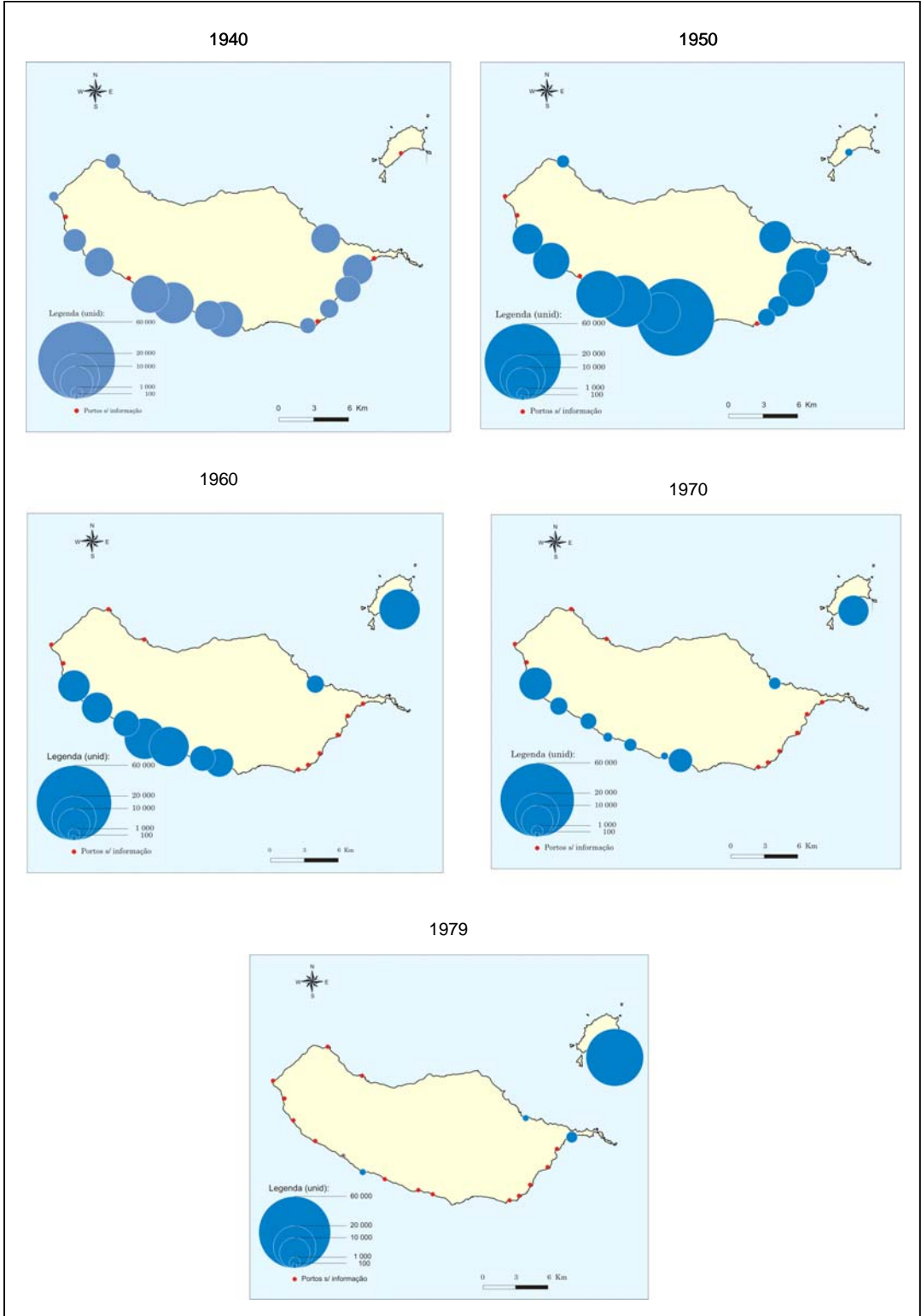
Contudo, esta deslocação do tráfego marítimo para a rodovia não se faz sentir da mesma com a mesma intensidade no movimento de passageiros, fazendo com que o transporte costeiro de passageiros se mantivesse em alguns dos pequenos portos da Madeira praticamente até à década de 70.

Apesar da profunda evolução que se verificou ao nível do contexto tecnológico e organizativo dos transportes, nomeadamente com o desenvolvimento do aéreo, os transportes marítimos continuam a desempenhar o papel económico e fundamental na ligação entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo, facto justificado pelas características do território, nomeadamente a descontinuidade territorial e ao próprio desenvolvimento socio-económico.

Neste contexto, no que diz respeito ao tráfego de passageiros e de mercadorias, o porto do Porto Santo destaca-se dos restantes logo no início da segunda metade do século XX, assistindo-se à sua afirmação progressiva no contexto dos pequenos portos do arquipélago³⁰⁹.

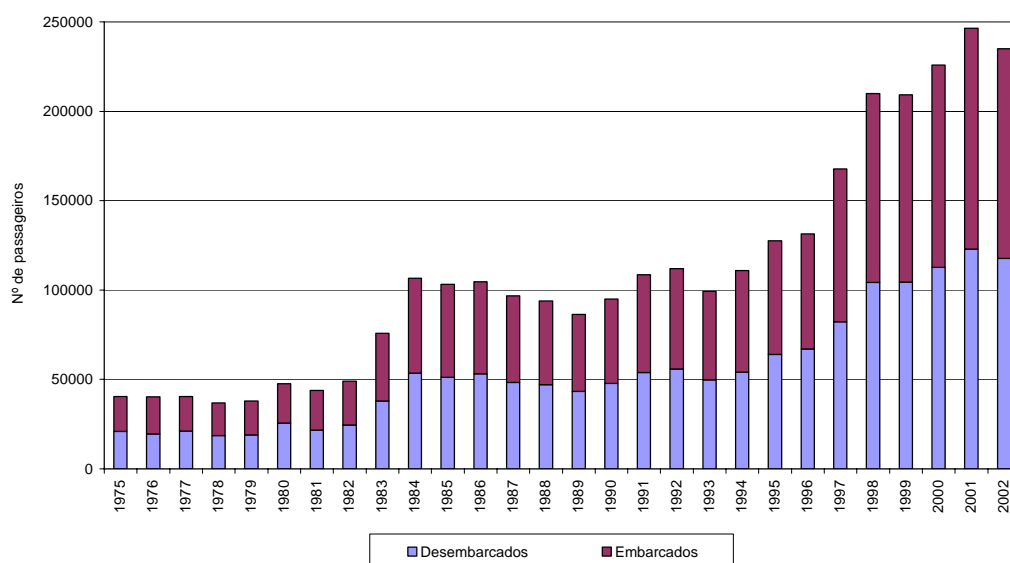
³⁰⁹ Em 1959, 65% do tráfego de mercadorias, quando em 1943 se limitava a 7%. Este crescimento verificava-se também em termos absolutos, já que o movimento de mercadorias no porto do Porto Santo evoluiu naquele período de 4 384 toneladas para 10 387 toneladas.

FIGURA 109 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA E DO PORTO SANTO



Fonte: JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DO FUNCHAL.

**GRÁFICO 31 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS FUNCHAL-PORTO SANTO,
ENTRE 1977 E 2002**



Fonte: JAPAM.

O número de passageiros movimentados entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo por via marítima sofreu um forte acréscimo no início da década de 80 do século passado, quando o Governo Regional da Madeira passou a assegurar com embarcações próprias as ligações até aí efectuadas por pequenas embarcações de transporte de mercadorias, a motor e à vela, e que transportavam também passageiros.

Durante os primeiros anos dos anos 80, o Governo Regional da Madeira, através da Autoridade Portuária Regional alugou e adquiriu várias embarcações, de forma a melhorar as condições de conforto e segurança dos passageiros e a diminuir os tempos de percurso entre as duas ilhas.

A evolução do movimento de navios e passageiros entre os portos do Funchal e do Porto Santo, operado pelos navios Pirata Azul, Alizur Amarelo e Independência, traduz-se no período 1979-1998 por um forte acréscimo: de 110 para 634 navios e de 35 654 para 209 981 passageiros.

Nos anos seguintes assistiu-se à continuada melhoria das condições do transporte nesta ligação, com a entrada em operação da Empresa Porto Santo Line, que obteve a concessão deste serviço por parte do Governo Regional. O “*Madeirense*”, um antigo

navio que efectuava o transporte de carga e de alguns passageiros nas ligações entre a Madeira e Lisboa, foi a primeira embarcação a ser operada pela Porto Santo Line, que o adquiriu para essa finalidade à Empresa Madeirense de Navegação. A viabilidade do serviço e o grande aumento do número de passageiros e mercadorias transportadas, justificou a sua substituição por outras embarcações tipo *ferrie*, de maior capacidade (para as mercadorias e os passageiros) e conforto – o Cachalote e o Lobo Marinho – os quais contribuíram para o sustentado dos tráfegos.

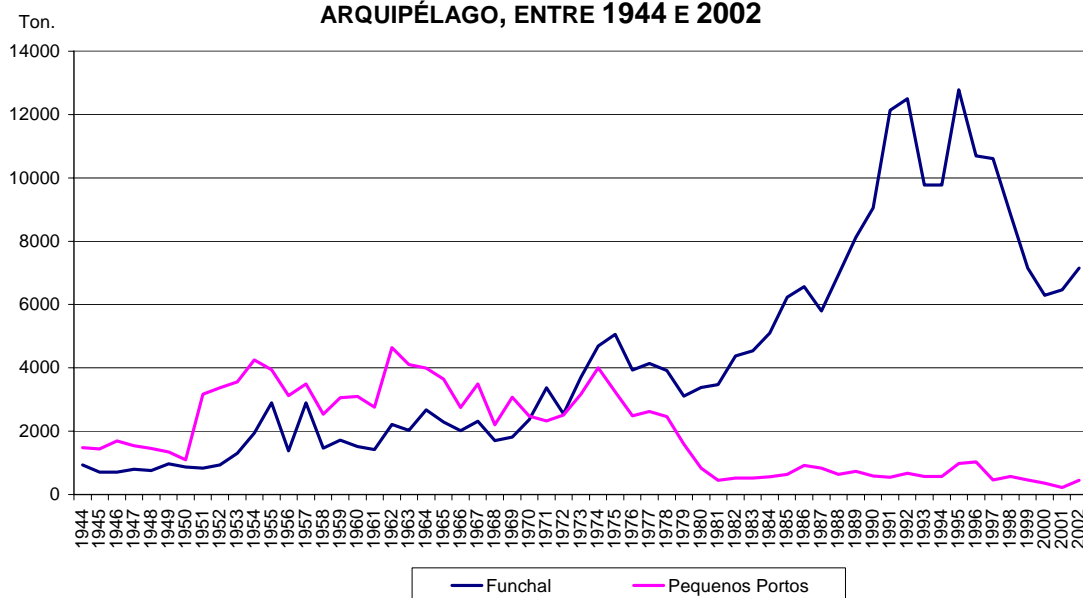
A distribuição dos passageiros nas ligações Funchal-Porto Santo e Porto Santo-Funchal apresenta, como é normal, um grande equilíbrio nos dois sentidos, mas regista uma grande sazonalidade. Os grandes picos verificados no movimento de passageiros registam-se no Verão, época do ano em que o Porto Santo é visitado e procurado por motivo de férias por milhares de visitantes, na sua grande maioria residentes na Madeira.

3.8 – O TRÁFEGO DE PESCADO

Até 1971 o movimento de pescado no conjunto dos pequenos portos (incluindo o Porto Santo) do Arquipélago da Madeira manteve-se superior ao movimento de pescado no porto do Funchal. Este porto registou um aumento exponencial do movimento de pescado na década de 80, apresentando na década de 90, quando representa já mais de 90% do tráfego total do Arquipélago, uma acentuada quebra. Entre 2000 e 2002, assiste-se a uma retoma do crescimento do tráfego de pescado no porto do Funchal, na ordem dos 14%.

Estas oscilações registadas nas capturas estão relacionadas com a diminuição dos recursos piscícolas, mas também com variações anuais que se verificam nos quantitativos das espécies migratórias que passam pelo Arquipélago, como é o caso dos tunídeos e com a transferência de parte desta actividade para o novo porto do Caniçal.

GRÁFICO 33 – MOVIMENTO DE PESCADO NO PORTO DO FUNCHAL E PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO, ENTRE 1944 E 2002



Fonte: AUTORIDADE PORTUÁRIA DA MADEIRA (1944-1986); DIRECÇÃO DE SERVIÇOS DE DESENVOLVIMENTO E ADMINISTRAÇÃO DAS PESCAS (1987-2002).

4 – ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA

4.1 – ORGANISMOS DE GESTÃO

4.1.1 – JUNTA AUTÓNOMA DAS OBRAS DO PORTO DO FUNCHAL

A natureza insular do Arquipélago da Madeira determina que o transporte marítimo assumia um papel central na vida da ilha e que, por isso, se tenha assistido desde cedo à preocupação em melhorar as infraestruturas de suporte à actividade (as primeiras obras do Porto do Funchal foram ordenadas pela carta régia datada de 22 de Março de 1756).

Porém, o desenvolvimento da organização portuária só viria a concretizar-se no século XX, cuja primeira expressão corresponde à instituição da Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal³¹⁰ (JAOPF), com as seguintes atribuições:

"a) As obras de reparação indispensáveis no porto de abrigo, na Pontinha, tanto do lado interno como do lado externo da enseada; instalação do mesmo molhe de mecanismos de carga e descarga; ligação com a alfândega por meio duma linha-férrea eléctrica; armazéns no terminus da linha e prolongamento e melhoramento do cais da entrada da cidade; construção dum cais para mercadorias em frente da alfândega; abertura duma avenida marginal entre o cais da entrada da cidade e o extremo leste do Campo Almirante Reis; construção duma pequena doca entre o cais da alfândega e a foz da Ribeira de Santa Luzia, com as devidas instalações para serviço de pequena cabotagem da ilha; e, finalmente, todas as demais instalações complementares, como um edifício da alfândega, a construção de um posto marítimo de desinfecção, de um mercado, praça de peixe, capitania do porto e serviço de saúde;

b) A conservação, exploração e aproveitamento de todas as instalações, obras e serviços que vier a montar dentro dos limites das suas atribuições." (artigo 1º - Lei nº89, de 13 de Agosto, de 1913).

Dependendo da natureza das obras desenroladas pela Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal, as mesmas ficavam sujeitas à fiscalização e aprovação por parte do Ministério do Fomento ou da Junta Geral do Distrito e da Câmara Municipal do

³¹⁰ Lei nº89, de 13 de Agosto, de 1913.

Funchal, aos quais não eram, de resto, imposta qualquer restrição a respeito das obras ou serviços a estabelecer na cidade e Porto do Funchal.

4.1.2 – JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA

A JAOPF recebeu, em 1996³¹¹, as atribuições e jurisdição dos restantes portos do Arquipélago da Madeira (então detidas pela Junta Geral Autónoma do distrito do Funchal) e passou a ser designada por Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira (JAPAM), estendendo-se a sua zona de jurisdição aos *"portos, cais, varadouros, baías e cortinas marítimas das ilhas do Arquipélago, sem prejuízo das jurisdições da capitania e da alfândega"* (artigo 2º - Decreto-lei n.º 26985, de 5 de Setembro, de 1936).

Reunindo as seguintes competências:

- "a) Proceder aos estudos e executar as obras que forem aprovadas, necessárias à construção, melhoramentos e conservação dos portos do Arquipélago;*
- b) Administrar as suas receitas, subsídios de qualquer natureza e os impostos destinados à sua construção, melhoramentos e conservação;*
- c) Explorar os portos nos termos das leis aplicáveis e em harmonia com os regulamentos que forem aprovados;*
- d) Promover, pelos meios que julgar mais eficazes dentro das leis vigentes, o desenvolvimento dos portos a seu cargo"* (Artigo 2º - Decreto-lei n.º 26985, de 5 de Setembro, de 1936).

A Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira manteve a sua posição na administração dos portos daquela região até à década de 80, submetendo-se à regulamentação subsequente do sector³¹²: O Estatuto de 1950 das Juntas Autónomas de Portos (incluindo a JAPAM) determinava que aquelas assumissem a administração dos portos sob a sua jurisdição, estando dotadas de autonomia administrativa e financeira e de personalidade jurídica; mas, submetendo-se à fiscalização e orientação por parte da Junta Central de Portos, entretanto criada no âmbito do Ministério das Comunicações. As Juntas Autónomas dos Portos receberam, então, novas competências³¹³, juntando-se às já atribuídas em 1943³¹⁴.

³¹¹ Decreto-lei n.º 26985, de 5 de Setembro, de 1936.

³¹² *"Bases Gerais do Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos"* definidas pela Lei n.º 2035, de 30 de Julho, de 1949; e *"Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos"* aprovado pelo Decreto-Lei n.º 37754, de 18 de Fevereiro, de 1950.

³¹³ *"a) A administração e exploração dos portos"*,

Nos finais dos anos 70, a administração dos portos da Madeira foi transferida para a jurisdição da Região Autónoma da Madeira³¹⁵, competindo ao Governo Regional da Madeira coordenar e executar a política portuária em conformidade com a política nacional do sector, ressalvando-se que a aprovação de grandes obras ou a construção de novos portos (que não de interesse exclusivamente regional) caberia ao Governo da República. O Governo Regional da Madeira, através da Secretaria Regional da Economia, deve executar as seguintes atribuições relativamente aos portos regionais:

- a) *“Promover o estudo económico dos portos comerciais;*
- b) *Orientar superiormente a exploração portuária e estabelecer tarifas e elaborar regulamentos para a exploração dos portos, em conformidade com a política nacional definida para estas matérias;*
- c) *Elaborar regulamentos relativos a receitas dos respectivos portos;*
- d) *Superintender em matéria de trabalho portuário no âmbito da Região”* (artigo 4º - Decreto-Lei nº 299/79, de 18 de Agosto).

4.1.3 – DIRECÇÃO DOS PORTOS DA MADEIRA

O sector dos portos é integrado na Direcção Regional de Transportes³¹⁶ e é criado, a nível de direcção de serviços, a Direcção dos Portos da Madeira³¹⁷. Esta assumia,

-
- b) O estudo do seu equipamento e a respectiva execução;
 - c) O estudo e realização de obras interiores de interesse local e restrito, a custear pelos seus próprios recursos, as quais deverão ser executadas sem prejuízo do plano geral das instalações interiores principais do porto;
 - d) A conservação corrente e as pequenas reparações de todas as obras marítimas e terrestres a seu cargo;
 - e) A regulamentação da navegação interior nos portos;
 - f) A colaboração com os serviços do Ministério das Obras Públicas relativos a portos e costas marítimas, para a organização dos planos gerais das obras interiores a estudar e executar por esses serviços, bem como para a elaboração dos projectos e execução das mesmas obras”.

³¹⁴ Decreto-Lei nº 32842, de 11 de Junho, de 1943, que determina que as administrações portuárias devem promover a elaboração de “planos de arranjo e expansão” dos portos, procedendo à definição das seguintes competências:

- “a) Regular os serviços públicos de abastecimento na “zona de exploração” do porto, embora estes continuem sujeitos às condições técnicas definidas na legislação geral aplicável;
- b) Conceder na mesma zona licenças para o exercício de quaisquer actividades nos cais, docas e terraplenos ou para execução de serviços ou trabalhos relacionados com a conservação de obras das margens, dos fundos e do regime das águas;
- c) Conceder licenças para a ocupação de terrenos e para a construção de edifícios ou “outras instalações na zona do porto”, em harmonia com o “plano de arranjo e expansão” aprovado;
- d) Autorizar a realização na área da sua jurisdição de quaisquer obras ou trabalhos necessários à execução do referido plano”.

³¹⁵ Decreto-Lei nº 299/79, de 18 de Agosto.

³¹⁶ Decreto Regional nº 2/80/M, de 11 de Março.

³¹⁷ Portaria nº 35/80, de 13 de Março.

assim, as atribuições referentes à execução da política portuária, promoção e exploração dos portos da Madeira, traduzidas da seguinte forma:

- a) *“Administrar os portos do Arquipélago da Madeira;*
- b) *Executar a política portuária nos termos definidos directamente pelo Governo Regional e pelo Director Regional de Transportes;*
- c) *Elaborar planos gerais e projectos relativos aos portos do Arquipélago da Madeira, submetê-los à apreciação do Governo Regional através do Director Regional de Transportes, e proceder à execução das respectivas obras, quando aprovadas;*
- d) *Promover os estudos económicos dos portos do Arquipélago da Madeira;*
- e) *Proceder à exploração portuária e propor ao Governo Regional, através do Director Regional de Transportes, tarifas e regulamentos;*
- f) *Superintender em matéria de trabalho portuário no âmbito da Região Autónoma;*
- g) *Realizar as demais tarefas de que seja superiormente incumbida no campo específico das suas atribuições”* (artigo 7º - Portaria nº 35/80, de 13 de Março).

4.1.4 – DIRECÇÃO REGIONAL DOS PORTOS

Porém, no final desse ano, com a remodelação da estrutura do Governo Regional, foi criada a Secretaria Regional do Comércio e Transportes, onde viria a ser integrada (juntamente com as direcções regionais correspondentes aos sectores do comércio interno e externo, abastecimentos, indústria, transportes e aeroportos) a Direcção Regional de Portos (DRP). Esta foi criada em 1981³¹⁸, recebendo as atribuições e competências da extinta JAPAM³¹⁹ e integrando também o Departamento de Pilotagem do Funchal³²⁰.

³¹⁸ Decreto Regional nº 20/81/M, de 2 de Outubro.

³¹⁹ A extinção da JAPAM obedece aos termos do Decreto-Lei nº 229/79, de 18 de Agosto, sendo concretizado com a criação da Direcção dos Portos da Madeira (Portaria nº 35/80).

³²⁰ A Portaria nº 234/79, de 17 de Maio de 1979, determinava que fosse extensiva aos portos da Madeira a nova regulamentação do Serviço de Pilotagem e a nova orgânica do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos, definidas, respectivamente, pelos Decretos-Lei nºs 260/78 e 361/78, de 27 de Novembro. Foi assim extinta a Secção de Pilotos do Porto do Funchal, substituída pelo Departamento de Pilotagem do Funchal e transitando para o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos todos os bens, direitos e obrigações. Porém, no ano seguinte, o Decreto-Lei nº 285/80, de 14 de Agosto, determinou a transição do Departamento de Pilotagem do Funchal para a Secretaria Regional do Equipamento Social do Governo Regional da Madeira. Com o Decreto Regional n.º 20/81/M, de 2 de Outubro, transitou para a Secretaria Regional do Comércio e Transportes, ao integrar a Direcção Regional de Portos.

A DRP detinha as seguintes competências:

- a) *“Assegurar o bom funcionamento dos portos da Região;*
- b) *Propor o estudo e a realização das obras interiores e exteriores dos portos, bem como da instalação do equipamento necessário ao desenvolvimento funcional das instalações;*
- c) *A conservação e reparação das infraestruturas portuárias existentes;*
- d) *A superintendência na navegação interior dos portos;*
- e) *Propor a concessão de licenças para o exercício de quaisquer actividades nos cais, docas e terraplenos dentro da sua área de jurisdição;*
- f) *Propor a concessão de licenças e concessões para utilização do domínio público marítimo afecto à Região Autónoma, bem como a prática de todos os actos respeitantes à execução, modificação e extinção dessas licenças e concessões;*
- h) *Propor a fixação das taxas a cobrar pela utilização das infraestruturas e serviços portuários e pela ocupação de espaços destinados às actividades comerciais e industriais nas áreas sob a sua jurisdição;*
- i) *Promover a cobrança coerciva das taxas e demais rendimentos provenientes da prestação dos seus serviços, da utilização das infraestruturas portuárias e da ocupação dos espaços referidos na alínea anterior”* (artigo 3º - Decreto Regional nº 20/81/M, de 2 de Outubro).

Assistiu-se, porém, a uma redução ao nível das competências entre a JAPAM e a DRP, na medida em que esta última se limitava à proposta (e não execução) da atribuição de licenças e concessões; o que seria modificado pela nova lei orgânica da DRP³²¹, aprovada em 1991³²², e através da qual, a DRP foi dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial. Manteve como atribuição máxima o apoio ao secretário regional da tutela (agora a Secretaria Regional da Administração Pública) *“na execução da política definida pelo Governo Regional para o sector e assegurar, de acordo com as orientações superiormente definidas, a exploração e o desenvolvimento das infraestruturas portuárias da Região Autónoma da Madeira e dos serviços complementares destas”* (artigo 2º - a) - Decreto Regulamentar Regional nº 10/91/M, de 21 de Maio).

³²¹ Entretanto, em função de novas alterações na orgânica do Governo Regional da Madeira, a Direcção Regional de Portos tinha sido integrada na Secretaria Regional da Administração Pública.

³²² Decreto Regulamentar Regional nº 10/91/M, de 21 de Maio.

Foram introduzidas as seguintes alterações às atribuições definidas para a DRP aquando da sua criação³²³:

- A DRP recebe a competência de conceder licenças (e já não apenas propor a concessão de licenças) “para o exercício de quaisquer actividades nos cais, docas e terraplenos dentro da sua área de jurisdição”;
- Da mesma forma, a DRP passou a ser responsável pela atribuição de licenças (e não apenas pela proposta de concessão de licenças) para utilização do Domínio Público Marítimo afecto à Região Autónoma, sendo que, no que diz respeito às concessões, manteve-se a sua competência de propor as mesmas.

Por outro lado, foram acrescentadas as seguintes competências:

- *“Proceder a estudos e propor medidas adequadas para os transportes marítimos com o exterior e interilhas, de modo a promover o desenvolvimento e expansão do sector;*
- *Autorizar e promover, em conformidade com a lei, a inscrição das entidades que pretendam exercer a indústria de transportes marítimo-turísticos afectos à DRP e a operação portuária no âmbito da RAM;*
- *Planear e promover estudos tendentes a fomentar a renovação do equipamento a utilizar na movimentação de cargas, operação e transportes marítimos;*
- *Promover a aquisição de máquinas e equipamentos necessários ao normal funcionamento dos portos;*
- *Participar na elaboração e alteração de legislação referente à inscrição marítima e carreiras profissionais do pessoal do mar;*
- *Propor, em conformidade com a lei, o afretamento de navios a utilizar nos transportes marítimos da RAM”* (artigo 2º - Decreto Regulamentar Regional nº 10/91/M, de 21 de Maio).

De destacar ainda as alterações feitas à estrutura da DRP, particularmente a integração do Serviço do Porto de Porto Santo e o Serviço da Marina do Funchal, com atribuições próprias:

- *“Ao Serviço do Porto de Porto Santo incumbe assegurar e coordenar o funcionamento das infraestruturas e dos serviços portuários a seu cargo, de acordo com os objectivos fixados”* (artigo 40º - Decreto Regulamentar Regional nº 10/91/M, de 21 de Maio);

³²³ Decreto Regional nº 20/81/M, de 2 de Outubro.

- E ao Serviço da Marina do Funchal *“gerir os espaços das embarcações de recreio e turismo; gerir e conservar os terraplenos adjacentes; assegurar o normal funcionamento das infraestruturas de água, electricidade e saneamento básico, bem como da segurança e limpeza; e prestar todo o apoio técnico-administrativo”* (artigo 42º - Decreto Regulamentar Regional nº 10/91/M, de 21 de Maio).

Nos anos seguintes, assistiu-se a uma aproximação ao modelo portuário do Continente, com a adaptação do estatuto do pessoal das administrações portuárias³²⁴, do regime da operação portuária³²⁵ e do regulamento do exercício da actividade portuária³²⁶.

4.1.5 – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Com um maior desfasamento temporal³²⁷, também na Região Autónoma da Madeira se assistiu à adaptação do modelo de Administração Portuária, com a extinção da Direcção Regional de Portos e a criação da Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira (APRAM)³²⁸.

A exploração e funcionamento do Porto do Funchal passou a ser assegurada pela APRAM que recebeu as competências atribuídas por legislação nacional ao Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos e ao Instituto de Trabalho Portuário³²⁹, nomeadamente no âmbito do serviço público de pilotagem nos portos da sua jurisdição e do regime de operação portuária e regime jurídico do trabalho portuário.

Este novo modelo de gestão visava a entrega à iniciativa privada de importantes competências operacionais, nomeadamente no domínio das operações portuárias, sob

³²⁴ Decreto Regulamentar Regional nº 25/89/M, que aplica à RAM o Decreto-Lei nº 1010/88, de 26 de Março.

³²⁵ Decreto Legislativo Regional nº 18/94/M, de 22 de Setembro, que adapta à RAM o Decreto-lei nº 298/93, de 28 de Agosto.

³²⁶ Decreto Legislativo Regional nº 16/95/M, de 31 de Julho, que adapta à RAM o Decreto Regulamentar nº 2/94, de 28 de Janeiro.

³²⁷ O Decreto-Lei n.º 348/86, de 16 de Outubro, estabeleceu as "Bases Gerais dos Estatutos Orgânicos das Administrações dos Portos" e procedeu ao enquadramento institucional do sistema portuário nacional, prevendo a passagem das Juntas Autónomas dos Portos, individualmente ou agrupadas, a administrações autónomas, desde que cumpram a viabilidade económica da respectiva exploração.

³²⁸ Decreto Legislativo Regional n.º 13/96/M, de 11 de Julho.

³²⁹ Segundo o Decreto-Lei n.º 331/98, de 3 de Novembro, as competências da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos e do Instituto de Trabalho Portuário, entretanto extintos, passam a ser asseguradas pelo Instituto Marítimo Portuário, criado por este decreto.

a fórmula de concessão de serviço público. A APRAM assumiu-se como um instituto público dotado de personalidade jurídica e de autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

As suas atribuições gerais consistiam, já não no apoio ao Secretário Regional da tutela, mas na assunção da responsabilidade de “explorar economicamente os portos da Região Autónoma da Madeira e assegurar o seu regular funcionamento e modernização, de forma a dar satisfação às necessidades das marinhas de comércio, de pesca, de recreio e outras que os demandem” (artigo 5º - 1) - Decreto Legislativo Regional n.º 13/96/M, de 11 de Julho), de modo que as competências da APRAM se traduziam na execução e promoção directa das acções a desenvolver por parte daquela, em vez do carácter de proposta a outras entidades competentes. As competências da APRAM consistiam, portanto, em:

- a) *“Planear o desenvolvimento e a modernização dos portos, prevendo a construção e a modernização das respectivas infraestruturas terrestres, bem como a disponibilidade de fundos e acessos, marítimos e terrestres;*
- b) *Promover a realização das obras decorrentes do planeamento a que se refere a alínea anterior e, bem assim, a aquisição dos equipamentos de exploração terrestre e marítima necessários a uma eficaz prestação de serviços aos utilizadores dos portos;*
- c) *Assegurar a coordenação e fiscalização das actividades exercidas dentro da sua área de jurisdição, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras entidades;*
- d) *Administrar e explorar as áreas do domínio público sob a sua jurisdição;*
- e) *Coordenar todo o movimento marítimo e terrestre na sua área de jurisdição, em colaboração com as autoridades terrestres e marítimas com competências específicas nessas matérias;*
- f) *Realizar as acções de promoção de serviços prestados e das potencialidades dos portos da Região Autónoma da Madeira;*
- g) *Autorizar e promover, em conformidade com a lei, o licenciamento das entidades que pretendam exercer a indústria de transportes marítimo-turísticos;*
- h) *Licenciar as actividades relacionadas com a movimentação de carga, assim como os agentes económicos que as poderão exercer, definindo o regime em que esse exercício poderá ter lugar e, designadamente, abrindo, quando for caso disso, os concursos públicos necessários à atribuição da concessão;*
- i) *Explorar directamente ou concessionar a exploração dos transportes marítimos interilhas, elaborar os estudos e propor medidas adequadas ao sector, de modo a*

promover o seu desenvolvimento e expansão, bem como definir o regime em que esse exercício poderá ter lugar e, designadamente, abrindo, para o efeito, os concursos públicos necessários à atribuição de concessões;

j) Assegurar com eficiência o serviço público de pilotagem nos portos sob sua jurisdição;

l) Emitir licenças ou atribuir concessões de direitos de uso privativo do domínio público marítimo, nos termos da legislação em vigor;

m) Exercer as competências que por lei lhe forem atribuídas, relacionadas com o regime de operação portuária e com o regime jurídico do trabalho portuário” (artigo 5º-2) - Decreto Legislativo Regional n.º 13/96/M, de 11 de Julho).

Em 1997, é aprovada a orgânica da Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira³³⁰, mas o seu estatuto viria a ser alterado em 1999, com a criação do Gabinete de Gestão do Litoral³³¹.

A criação deste Gabinete visava libertar a APRAM das tarefas de licenciamento, coordenação e fiscalização das actividades exercidas na sua área de jurisdição e de emissão de licenças ou atribuição de concessões de direitos de uso privativo do Domínio Público Marítimo. Pretende-se, com isto, garantir uma melhor eficácia dos recursos da APRAM e a optimização dos seus resultados, particularmente em termos de custos da operação portuária.

4.1.6 – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA S.A.

Ainda em 1999, a APRAM é transformada em sociedade anónima - APRAM S.A.³³² -, estatuto mais consentâneo com a diversidade de atribuições detidas por aquela, nomeadamente nas actividades de prestação de serviço de natureza empresarial. Contam-se entre as competências conferidas à APRAM, S.A.:

a) “Atribuição de usos privativos e definição do respectivo interesse público para efeitos de concessão relativamente aos bens do domínio público que lhe está afecto, bem como à prática de todos os actos respeitantes à execução, modificação e extinção da licença ou concessão;

b) Licenciamento de actividades portuárias de exercício condicionado ou concessão de serviços públicos portuários, podendo praticar todos os actos

³³⁰ Decreto Regulamentar Regional n.º 23/97/M, de 9 de Outubro.

³³¹ Decreto Legislativo Regional n.º 5/99/M, de 1 de Março.

³³² Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho.

necessários à atribuição, execução, modificação e extinção da licença ou concessão, nos termos da legislação aplicável;

c) Expropriação por utilidade pública, ocupação de terrenos, implantação de traçados e exercício de servidões administrativas necessárias à expansão ou desenvolvimento portuários, nos termos legais;

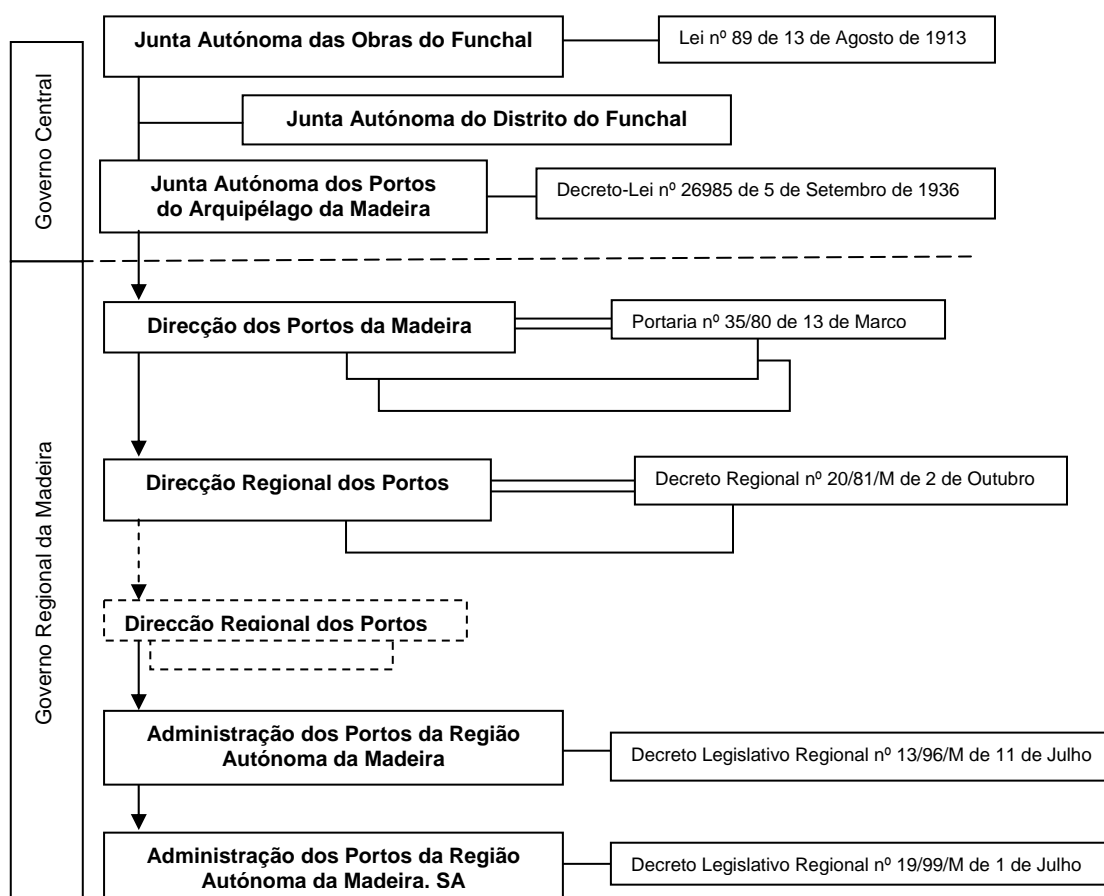
d) Administração do domínio público na área que lhe está afectada;

e) Fixação de taxas e tarifas a cobrar pela utilização dos portos, terminais, cais e marinas, dos serviços neles prestados e pela ocupação de espaços domaniais ou destinados a actividades comerciais ou industriais;

f) Protecção das suas instalações e do seu pessoal;

g) Uso público dos serviços inerentes à actividade portuária e sua fiscalização”
(artigo 3º - 2) - Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho).

FIGURA 110 – ESQUEMA DA EVOLUÇÃO DA ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA NO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA..

4.2 – O TRABALHO PORTUÁRIO NA MADEIRA

No Porto do Funchal, após a 2ª Grande-Guerra, e um pouco à semelhança do que se passava nos portos de todo o Mundo, começaram a sentir-se os primeiros problemas relativamente à exploração do tráfego e trabalho portuários. No caso particular do Funchal, a conjuntura vivida durante aquele acontecimento mundial não tinha permitido ensaiar satisfatoriamente as condições de trabalho no novo molhe, concluído alguns meses antes do início da guerra e que tinha contribuído para alterar o regime do tráfego no porto do Funchal.

Nesta altura, várias entidades detinham a exclusividade do serviço de cargas e descargas de mercadorias naquele porto. Os sindicatos dos trabalhadores não tinham ainda tomado consciência das suas funções e responsabilidades e os seus afiliados (carregadores, descarregadores e estivadores), constituíam um grupo heterogéneo aglutinado de improviso, com condições precárias de trabalho, balizadas por acordos e combinações (que muitas vezes não eram respeitados) com as entidades patronais. Nesta data, a principal preocupação da direcção do porto foi a de disciplinar o trabalho nos molhes, concedendo aos trabalhadores as garantias conferidas pelo estatuto geral do trabalho, a cedência do exclusivo da movimentação de carga nos molhes e proibindo expressamente o acesso a pessoas estranhas que, por hábito, exerciam nos cais funções idênticas.

4.2.1 – A “EMPRESA DO CABRESTANTE”

Neste contexto, em 1948, o Porto do Funchal celebrou um contrato de concessão com a *Empresa do Cabrestante*³³³, atribuindo-lhe o exclusivo da carga e descarga de mercadorias e, ainda no mesmo ano, entrou em vigor, a título experimental, o “Regulamento do Tráfego de Mercadorias no Porto do Funchal”. Esta decisão foi contestada pelo Sindicato dos Carregadores e Descarregadores de Terra do Porto e Distrito do Funchal que pretendia que o tráfego de mercadorias no Porto do Funchal passasse a ser realizado sob a sua responsabilidade, sem a intervenção de intermediários. Este Regulamento, por um lado, atribuiu à Junta, ou a entidades a quem tivesse sido atribuída a concessão, a responsabilidade pelo serviço portuário e,

³³³ Constituída por Alvará Régio de 1 de Agosto, de 1488. Constitui a empresa portuguesa mais antiga do país e da Europa e actualmente encontra-se a operar na área da actividade de transitários.

por outro, restringiu a movimentação de mercadorias aos cais da Junta, ou a locais indicados por esta.

O serviço portuário³³⁴, por sua vez, foi definido pelo conjunto das operações de:

- carga/descarga das mercadorias dos navios atracados para os cais e/ou veículos e vice-versa;
- carga/descarga de mercadorias destinadas ou provenientes de navios ao largo;
- transporte marítimo de mercadorias destinadas ou provenientes de navios ao largo;
- remoção e arrumação de mercadorias nos cais;
- recepção e transporte, em fragatas, de mercadorias em regime de baldeação e em trânsito, quando os navios não acostam³³⁵;
- carga das mercadorias depositadas nos cais para os veículos e vice-versa³³⁶.

A *Empresa do Cabrestante* desempenhou um papel fundamental para a ilha da Madeira, assegurando o serviço de embarque e desembarque de mercadorias no porto do Funchal com todas as limitações existentes na época.

4.2.2 – OS ACORDOS DE TRABALHO

Seguiu-se depois a celebração de acordos colectivos de trabalho entre o sindicato, várias entidades patronais e a *Empresa do Cabrestante*, com a definição de direitos e responsabilidades, procurando-se obter um maior rendimento e economia na manutenção das mercadorias e uma remuneração adequada dos estivadores. Estes acordos colectivos, da iniciativa do Director do Porto, foram contra a opinião da Associação Comercial do Funchal, do Grémio das Frutas e das Agências de Navegação.

Um ano mais tarde, em 1949, foi elaborado um Acordo Colectivo de Trabalho³³⁷, por forma a regular a relação dos trabalhadores com a *Empresa do Cabrestante*, onde

³³⁴ O pagamento das taxas de tráfego era da responsabilidade do consignatário da mercadoria e a sua cobrança cabia, exclusivamente, à JAPAM.

³³⁵ O pagamento destes serviços estava regulamentado numa tabela específica.

³³⁶ Este tipo de serviço, bem como os referentes à separação, pesagem, marcação, crivagem, e aos actos de passar à pá e de encarpar mercadorias eram pagos à parte, conforme as tabelas em vigor.

³³⁷ Entre a *Empresa do Cabrestante Limitada*, o Sindicato Nacional dos Carregadores e Descarregadores de terra do Porto e Distrito do Funchal, aprovado, em 21 de Fevereiro, por Despacho do Ministro das Corporações e Previdência Social.

estavam definidos os direitos e obrigações dos trabalhadores, nomeadamente horário³³⁸, regime, remuneração e seguro de trabalho e regalias sociais. Foi ainda criada uma Comissão Corporativa, constituída pelo delegado do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência do Funchal, por um representante da *Empresa do Cabrestante* e do Sindicato, bem como pelo Director e pelo Capitão do porto do Funchal.

Segundo este Acordo, os trabalhadores eram requisitados pela *Empresa do Cabrestante* ao Sindicato dos Carregadores e Descarregadores, ficando este responsável pela apresentação do pessoal no dia e local previamente combinados. Este primeiro passo para a regulação da actividade portuária teve como principal objectivo a organização do trabalho nos molhes. Assim, por um lado, foi atribuído aos trabalhadores desta empresa o exclusivo da movimentação das cargas³³⁹ e, por outro, proibiu-se o acesso a outras pessoas, que, por hábito adquirido, exerciam tarefas semelhantes. A remuneração do trabalho foi então estabelecida à tonelada de mercadoria movimentada, variando de acordo com o molhe de trabalho³⁴⁰, sem distinção de custos por hora do dia ou dias da semana.

A contestação dos trabalhadores ao monopólio da movimentação de mercadorias da *Empresa do Cabrestante* teve um novo impulso a partir de meados da década de 60, altura em que o Sindicato começou a boicotar, de forma dissimulada, as operações de carga e descarga de mercadorias. Não se efectuaram greves, uma vez que estas manifestações estavam proibidas por lei, no entanto, foram inúmeras as reivindicações do Sindicato em relação a mais mão-de-obra, de forma a assegurar correctamente as operações de carga e descarga de navios. Este facto provocou alguns inconvenientes para o desenvolvimento desta actividade, pois provocaram a demora do transbordo³⁴¹, levando, mais tarde, ao afastamento da *Empresa do Cabrestante*, já que a JAPAM não procedeu à renovação do contrato de concessão³⁴².

³³⁸ Estabelecia o período de trabalho diário em oito horas e, em caso de prolongamento, deveria proceder-se à rendição do pessoal, não sendo pago como extraordinário o tempo de prolongamento.

³³⁹ O trabalho englobava o carregamento/descarregamento de mercadorias para os navios atracados ou mercadorias destinadas ou provenientes dos navios ao largo, incluindo a sua remoção e arrumação sobre o cais.

³⁴⁰ No molhe novo foi estabelecida a remuneração de 10\$00/tonelada e no molhe velho este valor era de 6\$00/tonelada. Note-se porém, que estas remunerações eram inferiores para o carvão de pedra, o sal e o barro, pois estes produtos passavam directamente das embarcações para os veículos de transporte e vice-versa.

³⁴¹ Os trabalhadores, normalmente pagos à tarefa, recusaram-se a trabalhar caso as equipas não estivessem completas.

³⁴² Note-se que era já vontade da JAPAM não proceder à renovação do contrato.

Um regulamento aprovado em 1960³⁴³ pelo Ministro das Corporações e Previdência Social definiu duas escalas de trabalho: uma efectiva, constituída por 216 trabalhadores e outra auxiliar, com 50 trabalhadores. Porém, o número de efectivos revelou-se insuficiente para satisfazer as exigências normais do porto e o recurso à escala auxiliar não conseguiu resolver o problema, pois muitos destes trabalhadores exerciam funções em outros sectores de actividade e não arriscavam a perder um dia de trabalho remunerado.

Neste contexto, e face às precárias condições de trabalho do pessoal³⁴⁴, o Sindicato solicitou o reajustamento dos quadros de pessoal, levando em consideração as necessidades do porto, de 216 efectivos para 260, com a manutenção da escala auxiliar.

Para o Director do porto, este novo regime, proposto pelo Sindicato dos Carregadores, poderia por em causa a rentabilidade do trabalho³⁴⁵. *“Interessa-nos, sim, a melhoria das condições de trabalho no porto na sua forma de execução, tendo em vista a cuidadosa manutenção das mercadorias e o rápido desembarço dos navios, sem perder de vista o custo da mão-de-obra que não pode ser tão elevado que afecte a reputação do porto”* (JORNAL DA MADEIRA:12 de Fevereiro de 1974, p. 3).

De acordo com a JAPAM, esta situação de prepotência, criada pelo Sindicato, nunca poderia estar presente em qualquer tipo de acordo celebrado com a Junta, ainda que lhe fosse reconhecida a sua importância para a regulação do sector.

Neste contexto, o regime do trabalho portuário deveria aproximar-se ao que vigorava nos portos nacionais, reconhecendo-se inadequadas as remunerações em vigor, de 1949. Neste contexto, o sindicato apresentou à Junta um ante-projecto relativo à concessão do serviço portuário, porém, face à necessidade da Junta ter algumas garantias a respeito do funcionamento do serviço, o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência interveio neste processo, apoiando a posição do Sindicato. Esta solução permitia a movimentação de mercadorias no Porto do Funchal sem o recurso a intermediários, permitindo uma melhoria da situação laboral para os trabalhadores,

³⁴³ Em 31 de Dezembro de 1960.

³⁴⁴ Nomeadamente ambiente tóxico, condições atmosféricas adversas e carência de equipamento de protecção, além da ausência de horário fixo de trabalho, de descanso semanal e de interrupções para descanso.

³⁴⁵ Segundo o director da JAPAM, a proposta do sindicato traduzir-se-ia num aumento de 25% na tributação sobre mercadorias e o volume de mercadorias não justificava tamanho investimento em mão-de-obra.

desde que estes cumprissem com as suas responsabilidades, caso contrário a concessão seria retirada.

Para a JAPAM, a proposta do Sindicato contemplava os elementos fundamentais referentes ao trabalho e paz social, além de não implicar nenhum agravamento das taxas até então cobradas pela Junta e estava em conformidade com os objectivos definidos pela Junta, de forma a “promover a mais íntima cooperação entre as direcções dos portos e do sindicato do tráfego”³⁴⁶.

4.2.2.1 – OS ACORDOS PROVISÓRIOS ENTRE JAPAM E SINDICATOS

O ano de 1966 constituiu o culminar das negociações, já que, por um lado, concretizou-se a rescisão do contrato³⁴⁷ de concessão do tráfego de mercadorias no Porto do Funchal com a *Empresa do Cabrestante* e, por outro, foi aprovado um acordo provisório³⁴⁸, entre a Junta e o Sindicato Nacional dos Carregadores e Descarregadores de Terra do Porto e Distrito do Funchal.

Este tipo de sistema preconizado para o Porto do Funchal não era inovador, já que o mesmo vigorava há já alguns anos no Porto de Lisboa, onde vinha a sofrer algumas alterações no sentido do seu aperfeiçoamento, nomeadamente mediante a aprovação de convenções. Comprovando o sucesso do modelo, o mesmo iria, num curto espaço de tempo, ser implementado no Porto do Douro e Leixões. A principal limitação desta solução resumia-se ao facto de o estatuto dos Sindicatos não prever o exercício de qualquer actividade económica, mas este tipo de intervenção poderia ser enquadrada na perspectiva da salvaguarda dos seus associados, nomeadamente através da organização de “agências para a colocação de profissionais da respectiva especialidade” ou da “organização de sociedades corporativas”. Neste contexto, seria necessário a criação de uma Corporação dos Descarregadores e Carregadores de Terra do Distrito e Porto do Funchal, com vista à exploração do tráfego de mercadorias naquele porto.

Até 1974 o tráfego de mercadorias no Porto do Funchal concretizou-se segundo o acordo provisório, não tendo sido ratificado o contrato de concessão, situação que trouxe avultados prejuízos para os trabalhadores, já que se mantinham as

³⁴⁶ Artigo 2º – Decreto-Lei nº 41405, de 27 de Novembro, de 1957.

³⁴⁷ Em 1 de Outubro de 1966.

³⁴⁸ Despacho Ministerial de 23 de Novembro, de 1966.

remunerações do trabalho com base nas taxas (desactualizadas) de remuneração de 1948. Mediante este novo acordo³⁴⁹, celebrado em 1974, entre a JAPAM e o Sindicato Nacional dos Carregadores e Descarregadores do Porto e Distrito do Funchal era concedido ao Sindicato o exclusivo da movimentação de carga nos molhes da Pontinha, comprometendo-se a JAPAM a fornecer o equipamento mecânico necessário para a concretização das operações. Foram também actualizadas as taxas de remuneração do trabalho, a vigorar desde 1948. O acordo punha termo a uma situação de expectativa, com reflexos na execução e no rendimento dos serviços portuários, resultado de negociações, com vista à melhoria das condições do tráfego de mercadorias no Porto do Funchal e à actualização das remunerações. De acordo com o director da JAPAN *“tratava-se de um instrumento de trabalho bilateral, baseado na confiança recíproca, (...) no desejo de melhorar as condições económicas do trabalhador à custa de um maior salário, a par com a pretensão de um melhor rendimento das operações sem onerar gravosamente o seu custo e, consequentemente a reputação do porto”*. (JORNAL DA MADEIRA:12 de Fevereiro de 1974, p. 3)

Os principais objectivos deste acordo eram, em sentido lato, humanizar as condições de trabalho através do fornecimento de equipamento mecânico necessário aos trabalhadores e, ao mesmo tempo, melhorar o nível de serviço, bem como possibilitar um menor custo das operações pela eliminação de intermediários, procurando-se carregar e descarregar navios no mais curto espaço de tempo e com o maior rendimento possível.

Nesta data, as remunerações eram decididas através de negociações comuns directas entre o sindicato dos carregadores e descarregadores, o sindicato dos estivadores, as entidades patronais e a direcção do porto. No que se refere aos carregadores e descarregadores (que como se referiu, apenas trabalhavam em terra) depois de aprovada pela direcção do porto, a proposta era oficializada pelo órgão governamental competente.

Em relação aos trabalhadores de bordo - os estivadores – existia o regime de contratação colectiva com a mesmas entidades mas sem necessidade de intervenção governamental.

³⁴⁹ Regulamento do Tráfego de Mercadorias, aprovado por Despacho do Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, de 23 de Janeiro, de 1974.

Em 28 de Dezembro de 1990, mediante um acordo concretizado com os sindicatos, foi constituído, um Organismo de Gestão de Mão-de-Obra Portuária da Região Autónoma da Madeira (OGMOP). Este organismo tinha a forma jurídica de uma associação sem fins lucrativos, sem capital próprio e sem dotação do erário público e possuía uma gestão tripartida – Governo da RAM (através da autoridade portuária)³⁵⁰, sindicatos dos trabalhadores portuários e operadores portuários. Tinha como missão gerir a mão-de-obra portuária³⁵¹, nomeadamente através da cedência dos trabalhadores aos operadores, emissão das facturas e o pagamento dos honorários e respectivos encargos sociais aos trabalhadores.

Ou seja, através deste processo, os sindicatos aceitaram prescindir do regime de autogestão do trabalho portuário, deixando de ser patrões de si próprios, justificando esta posição pela contrapartida de assegurar o pleno emprego para os seus trabalhadores. Refira-se que esta solução foi mais facilmente alcançada já que vinha na sequência das reformas antecipadas dos trabalhadores excedentários, e, da parte dos sindicatos, foi mais fácil obter o parecer favorável dos seus afiliados já que a maioria dos trabalhadores que restavam possuíam vínculos precários e passavam a ver garantido, a partir de então, o direito à profissão.

4.2.2.2 – O PACTO SOCIAL DE 1993

No seguimento da autorização legislativa de 1993 e da aprovação, no mesmo ano, do regime jurídico do trabalho portuário e da operação portuária, a Região Autónoma da Madeira teve a necessidade de adoptar uma regulamentação específica relativamente a esta actividade, compatível com as características de insularidade do território e com o regime de autonomia vigente. Assim, em 1993³⁵², foi celebrado um Pacto Social, no “âmbito do qual se estabeleceram as respectivas matérias, objectivos e princípios, bem como o quadro normativo de natureza obrigacional, que lhe conferem conteúdo útil e cuja eficácia postula e corresponde observância recíproca por parte de todos os

³⁵⁰ No ano de 2002, o Governo Regional da Madeira tomou a iniciativa de sair do OGMOP, que mantém contudo as mesmas funções, passando a mão-de-obra portuária a ser gerida apenas pelos empresários e sindicatos.

³⁵¹ Com a constituição da OGMOP, todo o pessoal foi transferido dos sindicatos para este organismo.

³⁵² Em 22 de Dezembro de 1993 foi assinado o Pacto Social para a Reestruturação da Actividade e do Regime de Trabalho nos Portos da RAM, entre a Secretaria Regional da Economia e Cooperação Externa, a Associação Comercial e Industrial do Funchal (ACIF), a Sociedade de Operações Portuárias da Madeira, Lda. (OPM), o Sindicato Livre dos Carregadores e Descarregadores dos Portos da RAM e o Sindicato dos Estivadores Marítimos do Arquipélago da Madeira.

subscritores”. Neste contexto, relevam-se os seguintes aspectos, relativamente ao regime de trabalho dos trabalhadores portuários (Quadro 49).

QUADRO 49 – PRINCIPAIS ASPECTOS DO PACTO SOCIAL DE 1993 DA RAM

- “Redimensionamento do contingente de mão-de-obra portuária, por forma a garantir a inexistência de pessoal excedentário e a suficiência daquela para as necessidades dos portos”;
- “Garantir a estabilidade de emprego para os trabalhadores do efectivo dos portos”;
- Regular “de forma adequada o direito de prioridade dos trabalhadores portuários quanto á ocupação de postos de trabalho caracterizadamente portuários”;
- “Definição inequívoca do conceito de trabalhador portuário”;
- “Gestão criteriosa da certificação profissional dos trabalhadores portuários”;
- “Existência de registos oficiais de mão-de-obra portuária que condicionem o acesso à profissão de trabalho portuário e o exercício da mesma;
- “Definição de regras respeitantes à constituição das equipas de trabalho”.

Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

O referido Pacto responsabiliza a Direcção Regional de Portos pela fiscalização dos deveres e direitos dos agentes económicos relativamente à movimentação de cargas na RAM, pelo planeamento do desenvolvimento das infraestruturas e respectiva utilização, bem como pela gestão dos efectivos de mão-de-obra portuária face às necessidades da região e emissão da correspondente carteira profissional.

Aquando da constituição do OGMOP, não tinha sido possível obter um consenso sobre questões centrais relativas ao trabalho portuário como a flexibilidade, mobilidade e polivalência de funções, mantendo-se a diferenciação entre carregadores/descarregadores e estivadores³⁵³. Os responsáveis por este organismo aconselharam a um entendimento entre os envolvidos, situação que se arrastou até 1994, data em que a OGMOP é transformada em Empresa de Trabalho Portuário (ETP/RAM), de forma a cumprir as exigências do Decreto-Regulamentar nº 2, de 28 de Janeiro, de 1994 (operação portuária e regime do trabalho portuário)³⁵⁴. Mantém-se a mesma estrutura da associação sendo apenas adaptada à lei do trabalho portuário.

³⁵³ Depois de uma primeira posição dos estivadores em não integrar o OGMOP, assistiu-se, mais tarde, a uma mudança de atitude ao reconhecerem algumas das virtualidades do novo sistema. Contudo, a sua admissão viria a ser posta em causa pelos carregadores e descarregadores que não queriam colocar em causa as suas regalias pela entrada de mais pessoal, situação que só se alteraria, em 1994, com a publicação da nova legislação sobre a operação portuária e o regime do trabalho portuário.

³⁵⁴ Adaptado à RAM pelo Decreto Legislativo Regional nº 16/95/M, de 31 de Julho, que regulamenta o exercício da actividade portuária na região.

***O PAPEL DO PORTO DO
FUNCHAL NO SISTEMA
PORTUÁRIO REGIONAL***

Parte III

1 – RECOMPOSIÇÃO RECENTE DO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL

1.1 - CONTEXTO REGIONAL NA DÉCADA DE 90

Na década de 90, a Região Autónoma da Madeira passou por uma fase de importantes mudanças socio-económicas, muitas das quais eram o reflexo da entrada de Portugal, em 1986, na então Comunidade Económica Europeia. Neste contexto, evidenciam-se somente aquelas que tiveram um impacto directo ao nível do transporte marítimo e das infraestruturas portuárias da região e que contribuíram para o espoletar de importantes mudanças ao nível das políticas e da organização de todo o sistema portuário regional e que levaram à necessidade construção de um novo porto comercial de âmbito regional:

- Aumento da dispersão dos portos de origem das mercadorias pelos portos da área Atlântica/mediterrânica e aumento do movimento de navios de turismo;
- Alteração do tipo de mercadorias e da forma de manuseamento das mesmas ao nível internacional, obrigando a repensar o sistema portuário da Região Autónoma da Madeira e a principal infraestrutura portuária da Região – o Porto do Funchal;
- Significativo aumento da procura no Porto do Funchal e dos seus terminais complementares (Socorridos e Praia Formosa);
- Concretização, por parte do Governo, de investimentos na área portuária, nomeadamente a ampliação dos cais da Ribeira Brava e da Calheta (direccionados para a actividade turística, a pesca e a descarga de inertes), construção de um cais de pesca no Caniçal, ampliação do cais de Porto Novo e entrada em funcionamento do Terminal Marítimo da Zona Franca (libertando o Porto do Funchal do manuseamento de granéis sólidos e possibilitando o aumento do movimento de passageiros, reforçando assim a componente turística do porto);
- Necessidade de fornecer aos visitantes que chegam em cruzeiros condições de acolhimento condignas, impossibilitada na época pela mistura dos tráfegos de passageiros e de mercadorias;
- Decisão, ao nível governamental, de ampliar o cais de pesca do Porto Novo e construir uma marina no Machico e um porto de pesca no Caniçal;
- Tendência de crescimento do movimento de iates, quer ao nível internacional, quer ao nível regional, o que leva ao aumento da capacidade das marinas;

- Ampliação do aeroporto de Santa Catarina, com a consequente necessidade de movimentação de areias e o aumento do consumo de combustível no abastecimento de aviões, factos que recomendam a construção de terminais especializados na área do Porto Novo/Santa Cruz/Machico;
- Possibilidade de dispor de participações financeiras externas;
- Aumento da oferta turística da Região Autónoma da Madeira, com a previsão a curto/médio prazo de atingir a oferta de 20.000 camas.

1.2 – POLÍTICA PORTUÁRIA REGIONAL

Tendo em conta as limitações das infra-estruturas existentes, a Secretaria Regional da Administração Pública definiu como prioridades ao nível das políticas portuárias da Região Autónoma da Madeira:

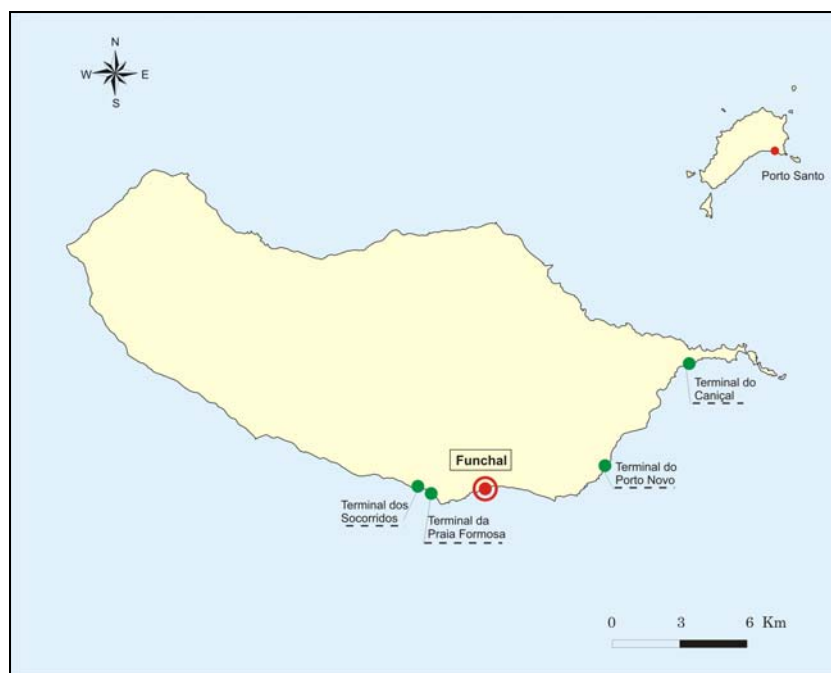
- Instalação de um terminal roll-on/roll-off;
- Definição de uma área portuária dotada de gare de passageiros, vocacionada para o movimento de passageiros inter-ilhas (Madeira-Porto Santo);
- Estudo e localização de uma área adequada/alternativa para a descarga de inertes (areia);
- Criação e implementação de uma área destinada ao tráfego de mercadorias inter-ilhas;
- Criação/implementação de uma área complementar à Marina do Funchal, destinada às actividades náutico/desportivas ou marítimo/turísticas;
- Criação de uma área alternativa ao varadouro de apoio às “embarcações de recreio”;
- Definição da área de expansão do Terminal Norte de Contentores.

Algumas destas preocupações viriam a ser contempladas no Programa Operacional Plurifundos da Madeira (com vigência até 1993), que incluiu dois sub-programas (integrados no Programa Acessibilidade), que preconizaram as seguintes intervenções para o Porto do Funchal:

- Melhoria das Condições de Operacionalidade do Porto do Funchal (cujo investimento estava incluído no Sub-programa Incremento das Acessibilidades);
- Melhorias no molhe exterior do Porto do Funchal;
- Renovação da frota de equipamentos de movimentação horizontal de contentores;

- Reconstrução e reparação do terraplino do cais norte do Porto do Funchal;
- Construção de um terminal de segunda linha, incluindo áreas de armazenagem, desconsolidação e reparação de contentores, áreas de estacionamento de máquinas, oficinas e áreas cobertas para desconsolidação.

MAPA 13 – INFRA-ESTRUTURAS PORTUÁRIAS AFECTAS AO TRÁFEGO COMERCIAL NA R.A.M. EM 1992



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

QUADRO 50 – SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA E ACÇÕES PREVISTAS PARA OS PRINCIPAIS PORTOS/TERMINAIS REGIONAIS 1992

Situação Referência	Porto do Funchal	Acções Previstas
Limitado a Sul por um molhe de abrigo, com cais no ladoz (área Sul) , dispo ndo na linha de costa (área Norte) também de algumas infraestruturas. Assim, na área Sul identificam-se o molhe-cais da Pontinha, para comércio e passageiros, no topo Oeste da estrada da Pontinha, com um troço inicial de orientação Noroeste-Sudeste e Oeste-Este no troço restante, com uma superfície total abrigada de 36 hectares. Neste molhe-cais existem 3 cais acostáveis, com fundos entre -3 e -11(m)ZH. Na área Norte, além de 3 cais acostáveis, releva-se a existência de um cais de passageiros, com 50m de extensão, destinado ao tráfego de passageiros inter-ilhas e a marinha do Funchal, com capacidade para 210 navios de recreio, dispo ndo de diversos serviços de apoio. Existe ainda na área Norte o Cais da Cidade, o qual serviu durante muitos anos como principal infraestrutura de acesso a pessoas e mercadorias, mas que foi perdendo importância como o desenvolvimento do Porto do Funchal e com o assoreamento que foi sofrendo, servindo já em 1992 apenas como acesso á marinha e local de lazer da população.	Melhoramentos do molhe exterior do porto, renovação do material e equipamento de renovação, reconstrução e terrapleno do cais Norte e construção de um terminal de 2ª linha (nos Socorridos). Os inertes deixarão de ser n passando para os terminais do Porto Novo e Ribeira Brava. Prevê-se igualmente a construção de uma nova marina, conjunto á actualmente existente com uma capacidade sem intervenção prevista para o parque de contentores, devendo verificar-se um desvio de parte da sua capacidade de al parque de segunda linha dos Socorridos. Será ainda transferida a actual lota e porto de pesca do Funchal para outro Por fim a passagem para o Caniçal da Insular de Moínhos e dos estaleiros navais (Madeira Engineering) vem rec muito poluentes no Porto do Funchal e diminuir os volumes de granéis a manusear.	
Terminal dos Socorridos		
O terminal dos Cimentos Madeira situado nos Socorridos (Terminal complementar do Porto do Funchal) é constituído por uma escada com dois duques de Alba, com fundos na ordem dos -7m(ZH). O cimento é bombeado para os silos da Cimento Madeira (situados a cerca de 200m) e daí transportados em sacos ou a granel para os consumidores.	Construção de um terminal de contentores de 2ª linha, como apoio ao Porto do Funchal (ou apoio ao novo porto, ou construção).	
Terminal Marítimo da Praia Formosa		
Terminal Marítimo que serve as instalações da Shell (Terminal complementar do Porto do Funchal), constituído por um sistema tipo mono-bóia, com uma capacidade de armazenagem de 45.000 toneladas de combustível.	Desactivação deste terminal, estando em ponderação a sua transferência para o Porto Novo.	
Porto da Ribeira Brava		
Constituído por dois cais	Ampliação (em 50 m) do cais existente em 1992, por forma a permitir a recepção de inertes, com o objectivo de libertar este tipo de actividade.	
Porto Novo		
Composto por um pequeno cais de pesca.	Transferência do terminal de descarga de combustíveis da Praia Formosa para o Porto Novo. Estava nesta altura o terminal para descarga de areias (anteriormente no Funchal). Note-se que a ampliação prevista do cais iria ligar a actividade piscatória. Colocam-se duas hipóteses – um porto de pesca ou um porto comercial.	
Caniçal e ZFI		
Pequeno cais de pesca que movimentava já uma percentagem razoável do pescado descarregado na Região Autónoma da Madeira.	Para o terminal marítimo da Zona Franca, destinado em exclusivo à importação e exportação de bens, prevem-se os seguintes equipamentos: cais de 200 m de comprimento, terrapleno de 30.000m2, estaleiro naval munido de um sistema de elevadores de comprimento até 60m, cais para reparações a flutuar com cerca de 75m, o qual criará uma área abrigada para o pequeno porte. Destaca-se igualmente o equipamento para carga e descarga de contentores e de granéis sólidos. Foram ainda colocadas as seguintes hipóteses: transferência do porto e lota de pesca para o Caniçal, construção do porto na Zona Franca e a transferência do Terminal de combustíveis na Zona Franca, tendo o Governo Regional tomado a decisão de - construir um cais de pesca na área do Caniçal, a Sul do Terminal Marítimo da Zona Franca, por forma a beneficiar a utilização - as características naturais da costa, nomeadamente a batimetria, na área de implementação do porto do Caniçal, onde os navios marítimos tivessem uma grande dimensão, levando a que não fosse colocada esta hipótese; - o terminal de combustíveis da Zona Franca, seria localizado nos terminais de carga afectos a esta área e os depósitos em num dos lotes da ZFI.	

Fonte: Baseado em WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA d (1992)

1.3 – LOCALIZAÇÕES ALTERNATIVAS PARA O NOVO PORTO COMERCIAL

No início da década de 90 o Governo regional da Madeira, através da Secretaria Regional da Administração Interna do Governo Regional da Madeira mandou elaborar o *“Estudo Prévio”* e o *“Estudo de Impacte Ambiental para a Empreitada de Construção do Novo Porto Comercial da Região Autónoma da Madeira”*.

Entre as principais condicionantes regionais que foram levadas em consideração aquando dos estudos e da tomada de decisão a respeito do novo porto comercial desta Região Autónoma, destacam-se:

- Existência, ao longo da linha de costa, de poucas alternativas para a localização de um novo porto comercial;
- Condições naturais e geográficas da ilha que limitam a localização do novo porto comercial à Costa Sul, concretamente ao trecho Ribeira Brava/Caniçal, com cinco alternativas possíveis – Socorridos; Praia Formosa; Funchal; Porto Novo e Caniçal (Zona Franca);
- Importância do custo dos transportes terrestres na ilha no preço final dos produtos junto do consumidor, facto que praticamente inviabiliza uma localização afastada da área do Caniço-Funchal-Câmara de Lobos (onde vive mais de metade da população da ilha)³⁵⁵
- A opção de reformulação do Porto do Funchal que implicava a construção de um terminal para navios de turismo e para o movimento de passageiros inter-ilhas, bem como a inclusão de um terminal *roll-on/roll-off*, havendo a penalização de duas actividades com uma importância assinalável na Região Autónoma da Madeira – a náutica de recreio e a pesca, as quais exigem a construção de infraestruturas portuárias complementares fora da área do Porto do Funchal

De acordo com as premissas iniciais, os referidos estudos consideravam duas alternativas-base:

- A Remodelação do Porto do Funchal, mantendo a movimentação de mercadorias (alternativa A);

³⁵⁵ Salienta-se os investimentos realizados do Governo Regional na melhoria das vias de comunicação terrestre, concretamente nos eixos Caniçal/Aeroporto, Aeroporto/Funchal, Funchal/Ribeira Brava e Ribeira Brava/São Vicente, já que tinham como objectivo despenalizar os custos de transporte para as localizações mais excêntricas em relação ao Funchal.

- A Construção de um Novo Porto, em princípio especializado na movimentação de carga, ou a construção de novos terminais especializados, mantendo e ampliando no actual porto as actividades ligadas ao turismo (alternativa B).

Em caso de construção de um novo porto comercial, a sua concepção e construção deveria obedecer aos seguintes critérios³⁵⁶:

- Menor dimensão que o Porto do Funchal;
- Dispor de uma área para o estacionamento e /desconsolidação de contentores de forma a possibilitar o transporte de mercadorias em camiões de pequenas dimensões devido à orografia da ilha;
- A sua localização deveria contribuir para a alteração da configuração da rede de estradas regional, centrípeta em relação ao Funchal;
- Possibilitar uma aproximação bem identificada, com fundos adequados em qualquer nível de mar (a aproximação deve ser fácil mesmo para embarcações que não disponham de meios sofisticados de navegação);
- Permitir uma entrada segura e bem definida, com fundos apropriados em qualquer nível de mar;
- Dispor de uma bacia protegida, suficientemente ampla para permitir que os navios possam manobrar em qualquer nível de mar e fazer a aproximação em segurança aos cais e docas;
- Garantir a redução da agitação marítima para níveis aceitáveis nas áreas de acesso e nos estacionamentos previsto, mesmo em condições de tempestade. Deverão ser providas ajudas à navegação (visuais, sonoras, electrónicas) de forma a garantir a aproximação e acesso em condições de segurança;
- Dispor de um número de cais acostáveis de áreas de terrapleno em número e com a qualidade necessárias para o embarque/desembarque e estacionamento dos diversos tipos de carga, de forma a minimizar os tempos de espera;
- Possuir fáceis e rápidas ligações viárias ao *hinterland* por ele servido;
- Possuir redes de serviço adequadas (água doce e salgada, electricidade pública e industrial, esgotos e drenagem de superfície, incêndios, postos de abastecimento de combustíveis);
- Possuir uma rede viária própria que assegure a fluidez do tráfego;
- Ser dotado de uma infraestrutura mínima de assistência oficial aos navios;

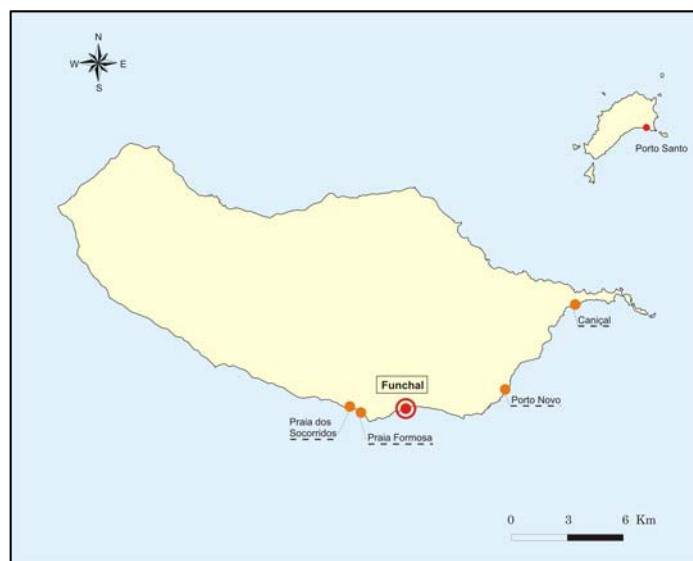
³⁵⁶ De acordo com o Memorando sobre as Alternativas de Localização do Futuro Porto Comercial elaborado pela Secretaria Regional da Administração Interna do Governo Regional da Madeira.

- Ter capacidade para expansão futura.

Na implantação de eventuais novas infra-estruturas foram seleccionadas três áreas alternativas:

- Praia dos Socorridos/Praia Formosa;
- Porto Novo;
- Caniçal/Terminal Marítimo da Zona Franca.

MAPA 14 – MAPA COM AS LOCALIZAÇÕES ALTERNATIVAS



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

A Praia Formosa constituía um local de utilização balnear pela população do Funchal e de Câmara de Lobos e onde já existia um aproveitamento hoteleiro. A menos que a praia fosse desafectada da utilização balnear, não existiria área disponível para ampliar as instalações de combustíveis, pelo que o parque de combustíveis da Praia Formosa deveria ser desactivado a médio prazo. O estudo referia que o parque de combustíveis deveria ser desactivado antes da entrada em serviço da ampliação do aeroporto.

O fuel destinado ao abastecimento da Central termoeléctrica da Vitória era descarregado na Praia Formosa, conjuntamente com outros combustíveis. Face à hipótese de desactivação do terminal de combustíveis da Praia da Formosa, colocam-se duas alternativas:

- Descarga no Funchal e bombagem para o depósito dos Socorridos, aproveitando a tubagem já existente;

- Descarga nos Socorridos, mesmo que não fosse esse o local para a implantação do novo porto comercial;
- As localizações seleccionadas eram justificadas pela configuração dos fundos, pela acessibilidade da linha de costa e pela disponibilidade de áreas em terra a cotas favoráveis para implantação dos terraplenos.

A linha de costa a poente de Câmara de Lobos é bastante exposta aos temporais de Oeste e de Sudoeste e apresenta um troço relativamente extenso com falésias bastante altas (Câmara de Lobos à Ribeira Brava), pelo que aquele troço de costa não tinha condições para a implantação de uma infraestrutura portuária principal.

No troço Câmara de Lobos/Funchal foi pré-seleccionada a área situada junto à foz da Ribeira dos Socorridos, que apresentava a vantagem de dispor de uma batimetria e de uma faixa costeira com condições naturais atractivas e de se situar numa área onde já existem ou se virão a implantar pólos industriais.

No troço entre o Funchal e o aeroporto foi pré-seleccionada a área de Porto Novo, dada a existência de uma área com cotas bastante baixas nas imediações da linha de costa e onde já existem algumas indústrias.

Finalmente, no troço entre o aeroporto de Santa Catarina e a Ponta de S. Lourenço a área do Caniçal reunia as características necessárias para a implantação de uma infraestrutura marítima de maiores dimensões, nas imediações ou englobando o Terminal Marítimo da Zona Franca.

Outros locais como a Praia Formosa ou a Praia dos Reis Magos não foram considerados por aí existirem ou estarem já previstos projectos de empreendimentos turísticos.

1.3.1 – ALTERNATIVAS

Apesar de ambas as alternativas – A e B - contemplarem a remodelação do Porto do Funchal, a primeira tinha por objectivo o reforço desta infraestrutura para os tráfegos de mercadorias e de passageiros de turismo (variante A), enquanto a Alternativa B, em todas as suas variantes (variantes B a E), defendia a remodelação orientada essencialmente para a exploração turística, obrigando à construção de um novo porto, vocacionado para a actividade comercial.

QUADRO 51 – AVALIAÇÃO DAS ALTERNATIVAS

	Solução proposta	Portos Fronteiras	Portos Frazas
ALTERNATIVA A	<ul style="list-style-type: none"> Reservava o molhe da Pontinha para o tráfego de passageiros, especializando-se os cais 1 e 2 para navios de turismo e o cais 3 para as ligações inter-ilhas; Prevê a instalação de um terminal roll-on/roll-off no sacso do Porto e a ampliação do terminal de Contentores, destinando o Cais 6, após a ampliação, a carga containerizada, carga geral e cereais; Prevê um parque de 2ª linha na área dos Socorridos; Defendia a saída da pesca do Porto do Funchal, mantendo-se apenas alguma actividade residual de pesca artesanal e defendia a criação de um novo porto de pesca no Caniçal que asseguraria a principal movimentação; 	<ul style="list-style-type: none"> Menores custos de investimento; Localização na cidade do Funchal, apesar das condicionantes resultantes para a operacionalidade do porto. 	<ul style="list-style-type: none"> Dificuldade de compatibilizar todas as valências portuárias dadas as limitações físicas à expansão do porto; Forte pressão urbana devido à sua localização na área central da cidade; Dificilmente poderia constituir-se como uma solução a médio-longo prazo.
	Remodelação do Porto do Funchal		
ALTERNATIVA B	<ul style="list-style-type: none"> Preconizava a manutenção no porto do Funchal do tráfego de turismo, passageiros e náutica de recreio e a construção de um novo porto comercial para servir o tráfego de mercadorias da RAM; 	<ul style="list-style-type: none"> Libertação do Funchal do movimento portuário comercial e, consequentemente, do transporte de mercadorias Aproveitamento do espaço livre para outros fins (turístico, lazer); Criação de um novo pólo de desenvolvimento no local de construção do novo porto; Aproveitamento de fundos comunitários para a reformulação portuária; Otimização de áreas de apoio com a definição de espaços necessários para: parqueamento de contentores, parqueamento de carga geral e armazenagem de cobertes; Possibilidade de consolidação/desconsolidação de mercadorias numa área mais próxima do porto, e consequente diminuição dos custos de distribuição; Criação de postos de trabalho (linda que temporários) na construção do novo porto; Aumento da eficiência das operações portuárias. 	<ul style="list-style-type: none"> Localização excentrica em relação à ilha da Madeira; Implicações ao nível da deslocação de pessoal a partir do Funchal; Necessidade de construção de um parque de 2ª linha nas proximidades.
	Porto Comercial na Zona Franca		
	<p>Porto Novo – pesca, combustíveis e areias;</p> <p>Machico – marinha, ligação a Porto Santo;</p> <p>Canical – Zona Franca, porto comercial, parque de 2ª linha, pesca e estaleiro naval;</p>	<ul style="list-style-type: none"> Disponibilidade de áreas de apoio; Reabilitação e melhoria das condições de funcionamento de uma infraestrutura já parcialmente existente. 	
Variante B	<ul style="list-style-type: none"> Prevê a manutenção no Funchal apenas das actividades relacionadas com o turismo, o terminal ro-ro e uma pequena descarga de pescado. O terminal de combustíveis seria transferido para o Porto Novo, enquanto que o porto comercial será instalado na Zona Franca, local onde seria também construído um terminal de 2ª linha; 		
	<p>Ribeira Brava – areias;</p> <p>Socorridos – cimento e fuel, terminal de 2ª linha;</p> <p>Funchal – turismo, marinha, terminal ro-ro e ligação a Porto Santo;</p> <p>Porto Novo – pesca, combustíveis e areias;</p> <p>Machico – marinha, ligação a Porto Santo;</p> <p>Canical – Zona Franca, porto comercial, parque de 2ª linha, pesca e estaleiro naval;</p>	<ul style="list-style-type: none"> Localização no concelho do Funchal, não implicando custos de movimentação de pessoal; Proximidade do principal centro consumidor; Posição geográfica central na ilha, resultando de menores custos de distribuição; Maior afastamento de uma rede viária já saturada, por servir directamente de ligação entre o Funchal, o Aeroporto e a Zona Franca; Pólo de desenvolvimento industrial para a costa oeste, resultando na fixação de pessoas na área; Maior proximidade da área de expansão dos consumos, devido ao Plano de Desenvolvimento Turístico da costa Oeste; Proximidade do Parque Industrial da Área Oeste, onde ficará inserido um terminal de 2ª linha 	
	Porto Comercial nos Socorridos		<ul style="list-style-type: none"> Localização no eixo de desenvolvimento turístico, criando eventuais conflitos com os empresários deste sector;
Variante C	<ul style="list-style-type: none"> Variante análoga ao anterior, com a localização do porto comercial nos Socorridos; Na Zona Franca para além das mercadorias em regime especial seriam descarregados os cereais (trigo); 		
	<p>Ribeira Brava – areias;</p> <p>Socorridos – porto comercial, fuel, terminal de 2ª linha;</p> <p>Funchal – turismo, marinha, terminal ro-ro e ligação a Porto Santo;</p> <p>Porto Novo – pesca, combustíveis e areias;</p> <p>Machico – marinha, ligação a Porto Santo;</p> <p>Canical – Zona Franca, trigo, pesca, estaleiro naval;</p>	<ul style="list-style-type: none"> Localização no eixo de desenvolvimento turístico, criando eventuais conflitos com os empresários deste sector; 	
	Porto Comercial no Porto Novo		<ul style="list-style-type: none"> Elevados custos de distribuição nas costas Norte e Oeste; Deslocação do pessoal portuário, com implicação ao nível dos custos; Necessidade de construção de um parque de 2ª linha nas proximidades.
Variante D	<ul style="list-style-type: none"> Variante semelhante às duas anteriores, com a transferência do movimento portuário de mercadorias para o Porto Novo e do Terminal de Combustíveis para a Zona Franca; 	<ul style="list-style-type: none"> Inserção em duas áreas industriais: Candeia e Caniçal; Proximidade das vias rápidas a construir (eixo Funchal-Santa Cruz-Machico). 	
	<p>Ribeira Brava – areias;</p> <p>Socorridos – cimento e fuel, terminal de 2ª linha;</p> <p>Funchal – turismo, marinha, terminal ro-ro e ligação a Porto Santo;</p> <p>Porto Novo – pesca, areias, porto comercial;</p> <p>Machico – marinha, ligação a Porto Santo;</p> <p>Canical – Zona Franca, trigo, pesca, estaleiro naval e combustíveis;</p>	<ul style="list-style-type: none"> Localização no eixo de desenvolvimento turístico, criando eventuais conflitos com os empresários deste sector; Esta solução contemplava a construção de um terminal para a recepção de contentores, permitindo a atracagem dos navios que o descarregam; nas obrigaria a construção de um molhe de protecção implantado em fundos com cerca de 150 (ch) o que seria praticamente insustentável em termos de investimento; As características geográficas da localização proposta restringiam a posterior ampliação das estruturas portuárias, tanto para Leste como para Oeste. 	
	Porto Comercial nos Socorridos, Terminal de Combustíveis na Zona Franca e Pesca no Porto Novo		
Variante E	<ul style="list-style-type: none"> A construção de um porto comercial nos Socorridos viria aumentar as estruturas comerciais/industriais já existentes neste local; 	<ul style="list-style-type: none"> Proximidade do principal centro consumidor; Posição geográfica central na ilha, resultando de menores custos de distribuição; Maior afastamento de uma rede viária já saturada, por servir directamente de ligação entre o Funchal, o Aeroporto e a Zona Franca; Pólo de desenvolvimento industrial para a costa Oeste, resultando na fixação de pessoas na área; Maior proximidade da área de expansão dos consumos, devido ao Plano de Desenvolvimento Turístico da costa Oeste; Proximidade do Parque Industrial da Área Oeste, onde ficará inserido um terminal de 2ª linha. 	
	<p>Ribeira Brava – areias</p> <p>Socorridos – porto comercial, cimento, fuel, terminal de 2ª linha</p> <p>Funchal – turismo, marinha, terminal ro-ro e ligação a Porto Santo</p> <p>Porto Novo – pesca e areias</p> <p>Machico – marinha, ligação a Porto Santo</p> <p>Canical – Zona Franca, trigo, estaleiro naval e combustíveis</p>		

Fonte: Baseado em WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA e (1992).

A - e previa as seguintes intervenções no porto do Funchal³⁵⁷:

- Transformação dos cais 2 e 3 do molhe da Pontinha em cais de turismo pela desactivação dos armazéns A, B e C e transformação dos armazéns A e C em estações de desembarque;
- Criação de parque de estacionamento para embarque de passageiros em táxis ou camionetas de turismo;
- Prolongamento do cais 6, de forma a dispor de um comprimento de 360 metros;

No que se referia à náutica de recreio, todas as alternativas consideravam a necessidade de criação até ao ano 2010 de mais 600 a 650 lugares em marinas, dos quais, nas hipóteses B a D 400 poderiam ficar no Porto do Funchal e os restantes 200 a 250 em pequenas unidades localizadas ao longo da costa Sul. Na alternativa A esses 600 lugares ficariam espalhados pela Costa Sul, em locais e com dimensão de cada unidade a definir posteriormente.

1.3.2 – ALTERNATIVA SELECCIONADA

Com base nas conclusões do estudo e na análise das propostas alternativas, o Governo Regional da Madeira aprovou o novo “esquema” portuário da Região Autónoma da Madeira, baseado na variante B, que contemplava as seguintes soluções:

- Porto para a Navegação de Turismo no Funchal

Manutenção no Porto do Funchal apenas das actividades relacionadas com o turismo, o qual seria ainda equipado com um terminal *roll-on/roll-off* e um cais *multi-propose*³⁵⁸ para a movimentação de mercadorias, além de lhe ficar ainda reservada a descarga de uma pequena quantidade de pescado. O fuel continuaria a ser descarregado no Funchal, ainda que se proceda à sua bombagem para os Socorridos (através de uma conduta).

³⁵⁷ Note-se que o cais 4 não será alterado (serve apenas para descarga de um pequeno volume de pescado), assim serão desactivadas apenas algumas instalações, de forma a permitir o acesso a um terminal roll-on/roll-off, a implantar entre os cais 4 e 5.

³⁵⁸ Cais multi-usos, permitindo o manuseamento de mercadoria diversificada.

QUADRO 52 – TRÁFEGO DE NAVIOS DE CRUZEIRO (PREVISÕES EM 1992)

	2000*	2010**
NAVIOS		
Valor anual	164	209
Máximo mensal	25	31
PASSAGEIROS		
Valor anual	84.255	107.850
Máximo mensal	12.640	16.180
Máximo diário	490	620

* - Comprimento do cais necessário – 536m ** - Comprimento do cais necessário – 670m

Fonte: WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA e (1992).

- Infraestruturas de Apoio à Náutica de Recreio (previsões em 1992)

Em 1992, as previsões apontavam para a necessidade de a Região Autónoma da Madeira dispor, no ano 2000, de mais 280 postos de atracação, admitindo que 80 desses lugares ficariam localizados em infraestruturas fora do Porto do Funchal. Para este Porto era prevista a construção de um armazém com capacidade para o estacionamento a seco de 150 embarcações até 8m e um cais para a atracação de 70 a 90 embarcações com mais de 12m.

Em relação ao ano 2010, as estimativas apontavam para a necessidade de construção de novas infraestruturas fora do Funchal, sendo necessário o acréscimo de 900 lugares em marinas em toda a Região Autónoma da Madeira, ou seja, mais 620 em relação aos estimados para 2000.

- Marinas

Para além das marinas existentes e a construir foi definida a necessidade de criação até ao ano 2010 de mais 370 lugares para embarcações de recreio fora da área do Funchal.

QUADRO 53 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE O FUNCHAL E O PORTO SANTO
(*PREVISÕES EM 1992)

PASSAGEIROS	2000*	2010**
Valor anual	86.000	95.100
Máximo mensal (Agosto)	18.700	20.600

Fonte: WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA e (1992).

QUADRO 54 – TRÁFEGO DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS³⁵⁹ (*PREVISÕES EM 1992)

	2000*	2010**
VEÍCULOS PROVENIENTES DO EXTERIOR		
Desembarque	16.528	31.030
Em trânsito para o Porto Santo	1.819	4.930
MOVIMENTO DE/PARA PORTO SANTO		
Embarque	5.235	9.985
Desembarque	5.235	9.985
MÁXIMOS MENSAIS		
Funchal	Desembarque	3.240
	Embarque	2.022
Porto Santo	Desembarque	2.022
	Embarque	1.870

Fonte: WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA e (1992).

- Pesca

As conclusões do estudo apontavam para que continuasse a ser descarregado no Porto do Funchal um volume médio anual na ordem das 3.000 toneladas de pescado, valor que se deveria manter constante entre 2000 e 2010.

- Porto Comercial e de Pesca no Caniçal (Zona Franca)

O porto comercial e de pesca do Caniçal seria dimensionado de forma a permitir a movimentação de carga comercial importada ou exportada pela Região por via marítima³⁶⁰. Simultaneamente, esta infraestrutura deveria ter capacidade para vir a receber todo o pescado (26.000 toneladas) e dar abrigo à parte mais importante da frota de pesca regional.

Nesta data considerava-se desejável que o porto dispusesse de um parque de desconsolidação de contentores nas suas proximidades, de modo a reduzir ao máximo o movimento de contentores na rede viária regional.

Para além dos terminais públicos de movimentação de mercadorias, este porto contemplaria de acordo com o estudo e a decisão do Governo Regional da Madeira, um terminal de uso privativo da Zona Franca.

³⁵⁹ Através de um terminal especializado a instalar no Porto do Funchal, proceder-se-á à movimentação dos veículos automóveis provenientes do exterior e ao trânsito entre o Funchal e Porto Santo.

³⁶⁰ Em relação à carga contentorizada, admitia-se que no novo porto a operação permitiria tempos médios de atracação por navio não superiores a 12 horas e tempos médios de estacionamento por contentor de 7 dias.

- Terminais de Combustíveis e de Areia no Porto Novo

Em 1992, existia no Porto Novo um pequeno cais destinado à descarga de pescado para uma fábrica de conservas aí localizada. Esta infraestrutura estava já a ser sujeita a obras de ampliação, tendo sido decidido localizar aí um terminal para combustíveis e um terminal para as areias, prevendo-se, em 1992, as seguintes movimentações³⁶¹:

- Ano 2000 – 32 navios tanques, a que corresponderiam 442.000m³ e 32 navios butaneiros que descarregariam 29.200m³ de GPL;
- Ano 2010 - 101 navios tanques, a que corresponderiam 1.216.700m³ e 41 navios butaneiros que descarregariam 36.700m³ de GPL;

- Terminais de Cimento nos Socorridos

Foi admitido naquele ano que o terminal marítimo exclusivo da Empresa de Cimentos Madeira manter-se-ia em funcionamento, prevendo-se consumos constantes na ordem de 235.860 toneladas para 2000 e 2010.

- Terminal de Areias na Ribeira Brava

Para além do seu funcionamento como terminal de passageiros para circuitos turísticos dentro da ilha e de cais para a descarga de um volume residual de pescado, o porto da Ribeira Brava deveria funcionar como terminal de descarga de inertes, servindo assim como pólo para o abastecimento da parte Oeste da ilha. As previsões apontavam, em 1992, que o consumo de areia descarregado manter-se-ia constante entre 2000 e 2010 – 134.6000m³/ano.

Com base nos pressupostos e nas conclusões do estudo, o Governo Regional da Madeira e a autoridade portuária da região iniciaram os projectos para a remodelação e ampliação do terminal marítimo da Zona Franca do Caniçal, com vista à sua transformação no futuro porto comercial da Região Autónoma da Madeira, opção que passou a integrar a estratégia de desenvolvimento regional e contava também com o aproveitamento dos fundos comunitários disponíveis, nomeadamente as verbas provenientes do Fundo de Coesão.

³⁶¹ Neste contexto previa-se a construção de um parque de combustíveis e um outro para depósito e estacionamento de areias. Esta infraestrutura não disporá de abrigo, pelo que as embarcações, após a descarga, deveriam recolher ao Caniçal.

Em simultâneo a autoridade portuária procedeu a algumas remodelações no Porto do Funchal, procurando melhorar as condições de operação e o conforto dos passageiros dos navios de cruzeiros. Entre as principais medidas, destacam-se a reconversão de alguns antigos armazéns de mercadorias, de forma a construir uma pequena gare e edifícios de pequeno comércio de apoio aos turistas de cruzeiro.

Foi também construído o terminal de inertes no Porto Novo, o que permitiu a saída dos “arieiros” do Porto do Funchal, acabando com os problemas causados pela coexistência destes tráfegos com as restantes mercadorias e com os passageiros³⁶².

1.4 – PLANOS DIRECTORES DOS PORTOS COMERCIAIS DA MADEIRA

Em 2003, a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira SA (APRAM), de acordo com as directivas da política portuária regional, mandou elaborar os Planos Directores dos três portos comerciais da região - Porto do Funchal, Porto do Caniçal e Porto de Porto Santo, tendo em conta a necessidade de assegurar o desenvolvimento destas infraestruturas devidamente enquadrado com o contexto económico, social e político da Região Autónoma da Madeira, nomeadamente:

- Preconização, por parte do Plano de Desenvolvimento Económico e Social da Região Autónoma da Madeira para 2000-2006, em “prosseguir os investimentos em infra-estruturas portuárias no Caniçal (para movimentação de mercadorias e apoio às pescas), de modo a conferir-lhes melhores condições de operacionalidade e os requisitos necessários a uma prestação de serviços de qualidade; vocacionar o Porto do Funchal como um porto de destino de cruzeiros e criar condições para a dinamização da actividade marítima de lazer, nomeadamente no que respeita à náutica de recreio, náutica desportiva e ao desenvolvimento de áreas balneares”.
- Valorização, por parte do Plano de Ordenamento Turístico, recentemente aprovado, do Porto do Funchal como área de excelência para cruzeiros, actividades marítimo-turísticas e actividades náuticas de recreio, dando ênfase à criação de uma imagem de marca como “Porto de Mar” do Atlântico Norte;

³⁶² Ao problema do congestionamento do porto, provocado pela ocupação dos cais pelos “arieiros”, juntava-se o da descarga das areias para os camiões ou directamente do cais, onde ficava por vezes depositada durante algum tempo.

- Remodelação do actual “esquema” portuário da Região Autónoma da Madeira tendo em vista a adaptação das estruturas existentes à realidade da ilha e ao cumprimento das linhas de desenvolvimento regional preconizadas pelo Governo Regional³⁶³.
- Aumento significativo da procura do Porto do Funchal e dos seus terminais complementares (Socorridos e Praia Formosa), facto que levou a Secretaria Regional da Economia e Cooperação Externa a promover um estudo³⁶⁴ sobre a sua remodelação, o qual preconiza a manutenção no Porto do Funchal apenas das actividades relacionadas com o turismo, o terminal ro-ro e uma pequena descarga de pescado. O terminal de combustíveis será transferido para o Porto Novo, enquanto que o porto comercial será instalado na Zona Franca (Caniçal), local onde será também construído um terminal de contentores de 2ª linha, bem como o porto de pesca;
- Desvio de tráfego transatlântico de recreio, do porto do Funchal para outros locais (nomeadamente das Canárias), com maior número de pontos de acostagem e um melhor serviço a preços concorrenciais;
- Previsível exclusão da Região Autónoma da Madeira, a médio/longo prazo, dos roteiros de viagem dos velejadores, caso não sejam criados mais postos de amarração, já que os existentes serão ocupados exclusivamente pela frota residente;
- Aumento da pressão para a construção de novas marinas e portos de recreio, ao mesmo tempo que se equacionam novas hipótese de localização.

Entre os objectivos que presidiram à elaboração dos diferentes planos destacam-se:

- Dotar a APRAM de um instrumento de gestão, orientador da evolução das infraestruturas portuárias e da consequente definição das suas áreas funcionais;
- Definir as opções estratégicas de desenvolvimento a serem tomadas com vista à melhoria das condições de operacionalidade e segurança das actividades portuárias;
- Ordenar as actividades que se desenrolam na área portuária.

³⁶³ Neste âmbito, encontram-se em fase de projecto ou já em construção, uma série de alterações estruturais ao longo da orla costeira da Ilha da Madeira, que implicam a criação de novas estruturas ou a deslocalização e alteração das já existentes, quer por beneficiação destas, quer pela sua desactivação, substituição ou transferência de local.

³⁶⁴ WW, PRIMA, CISED (2002).

1.4.1 – PORTO DO FUNCHAL

O Porto do Funchal, que até agora tinha desempenhado o papel de maior porto de cargas da Madeira, que goza de grande centralidade regional, evidenciava duas condicionantes negativas: sobreutilização de actividades, o que exigia o aumento da sua área operacional, com grandes exigências ao nível do investimento financeiro e, por outro lado, decréscimo da qualidade urbana e ambiental da cidade motivado pelo congestionamento dos acessos ao porto (nomeadamente os das saídas Norte e Leste do Funchal) e a sua sobreposição com a rede viária urbana. Neste contexto, estava já a ser decidida, pelo Governo regional, a transferência do tráfego comercial de mercadorias para o Porto do Caniçal.

No que se referia ao Porto do Funchal, a alteração funcional pretendida para esta infraestrutura, no sentido de o vocacionar para o tráfego de cruzeiros e para a dinamização de actividades marítimas de lazer, não representava um benefício exclusivo da recriação da imagem do porto, mas uma mais valia com repercussão na qualidade da cidade do Funchal e de toda a ilha.

Neste contexto, o Plano Director do Porto do Funchal aponta uma série de medidas de reconversão portuária, as quais deveriam ser adoptadas de uma forma gradual e faseada, dependendo da oportunidade política e financeira, durante um período que tem por horizonte o ano 2020.

1.4.1.1 – ENQUADRAMENTO

As principais áreas de Intervenção do plano foram definidas tendo em conta o contexto externo e interno, destacando-se os seguintes factores:

- O desenvolvimento do Turismo de Cruzeiros, propiciado não só pelo crescimento desta actividade, mas também pela crescente atracção turística da região e apenas condicionado pelas medidas de sustentabilidade do ambiente natural da ilha;

- Afirmção das Ilhas Atlânticas como um destino altamente competitivo, dado o seu clima, a localização geográfica estratégica, a identidade própria como destino turístico e a sua popularidade entre o turismo europeu³⁶⁵;
- O transporte marítimo inter-ilhas em relação ao qual é previsto um grande desenvolvimento com a melhoria das ligações marítimas e o desenvolvimento sócio-económico da ilha do Porto Santo³⁶⁶;
- Face à tendência para a transferência da carga comercial do Porto do Funchal para o Porto do Caniçal, no sentido de uma maior abertura do Funchal ao tráfego de cruzeiros turísticos, preconiza-se que as viagens entre os Portos do Funchal e de Porto Santo sejam vocacionadas para o transporte de passageiros e automóveis, enquanto as viagens entre os Portos do Caniçal e de Porto Santo tirariam partido, a par do transporte de passageiros e automóveis, de uma maior disponibilidade para o transporte de carga;
- Face às previsões de evolução do transporte marítimo inter-ilhas de passageiros e carga, e a possibilidade do desenvolvimento destes tráfegos entre os Arquipélagos da Madeira e das Canárias, foi previsto o alargamento da rampa ro-ro existente, de modo a permitir a acostagem de dois navios em simultâneo;
- A melhoria da operacionalidade e da eficiência portuária.

Tendo em consideração os factores anteriores foram estabelecidos os seguintes pressupostos:

a) Infraestruturas de apoio ao Recreio e Desporto Náutico

Atendendo à importância da cidade do Funchal como principal centro urbano da ilha da Madeira, é considerado no plano que a náutica de recreio deverá ter uma infraestrutura de primeira linha no contexto regional. Contudo, é admitido que o Porto de Recreio do Funchal não terá capacidade para acolher todos os tráfegos, sendo referida a necessidade de se ter em conta outras localizações, nomeadamente associadas à iniciativa privada e ligada a eventuais complexos

³⁶⁵ Comparativamente com outras áreas tradicionais de cruzeiros, apenas as Caraíbas e o Mediterrâneo Europeu excedem a popularidade das Ilhas Atlânticas. Por outro lado, a Turquia e as Ilhas Gregas, os Cruzeiros Fluviais, o Norte de Europa e o Mar Báltico e os Cruzeiros Transatlânticos têm já uma popularidade mais baixa.

³⁶⁶ O serviço de transporte marítimo inter-ilhas passará, em breve, a ser efectuado pelo novo ferry, com uma capacidade da ordem de 1.200 pessoas e entre 100 e 145 automóveis. O plano previa o aumento do tráfego sazonal nos períodos de maior afluxo turístico e a estabilização no que se refere ao transporte de residentes na ilha de Porto Santo.

turísticos. Estas infraestruturas poderiam acolher não só as embarcações visitantes como parte das residentes³⁶⁷.

Neste âmbito, prevê-se um forte aumento da procura de lugares de atracagem (no mar e em terra), quer por embarcações locais, quer por visitantes vindos do exterior, facto que constitui um incentivo ao desenvolvimento de outros portos de recreio na Região Autónoma da Madeira (ilha da Madeira e Porto Santo).

b) Desporto náutico

O plano reconhece um notório aumento generalizado das actividades desportivas ligadas aos clubes locais, destinadas à promoção dos desportos náuticos, pelo que previa a construção de uma infra-estrutura de abrigo, a nascente da Marina do Funchal, vocacionada para a promoção dos desportos náuticos, tais como vela, *windsurf*, mergulho e remo, e apoiando as actividades desportivas ligadas aos clubes locais. O dimensionamento e a localização (estratégica) propostos para esta infra-estrutura, à entrada do porto, justificam a construção de uma rampa de varagem e instalações de apoio ao serviço do SANAS³⁶⁸.

c) Infraestruturas de apoio às actividades marítimo-turísticas

Tendo em conta as características da Região, existe uma grande diversidade de actividades marítimo-turísticas, com grandes potencialidades de desenvolvimento, como, por exemplo, a pesca desportiva, a pesca de alto mar, a vela, o iatismo, o mergulho e o surf. Na sua maioria, estas modalidades possuem já alguma expressão mas poderão ser intensificadas e melhor integradas no “Modelo Turístico da Região”, com a libertação do Porto do Funchal das “actividades portuárias pesadas”.

A actividade marítimo turística manifesta alguma tendência para a estabilidade, com redução do número de embarcações inscritas e melhoria da qualidade do serviço prestado por um número mais reduzido de embarcações de maiores

³⁶⁷ Refira-se que, aquando da elaboração do Plano Director do Porto do Funchal, estava já concluída a Marina da Quinta do Lorde, com 242 lugares de atracação e encontravam-se em construção a Marina do Lugar de Baixo e o Porto de recreio na Calheta, com 378 e 470 lugares de atracagem, respectivamente. Contudo, verifica-se que o número de lugares de atracação não é suficiente para acolher o número de embarcações previstas no horizonte 2020 - 2.110 embarcações.

³⁶⁸ Instituição de Utilidade Pública, dedicada à segurança e à salvaguarda da vida humana no mar.

dimensões. Prevê-se que o Porto do Funchal seja dotado com um edifício de apoio e dois cais dedicados - os n^{os}. 4 e 5 - com um comprimento total de, respectivamente, 65 e 95 metros e fundos de -6,0 (ZH).

d) Operações Portuárias

A exploração directa dos cais e dos outros serviços associados à operação portuária deveriam ser da responsabilidade directa de empresas privadas, sendo apontadas as seguintes soluções:

- Terminal de Navios Cruzeiros, operador privado com ampla participação dos operadores turísticos da região;
- Posto Ro-Ro e Passageiros, empresa exploradora do transporte inter-ilhas;
- Náutica de Recreio, empresa com funções de gestão, quer da recepção e estacionamento das embarcações quer da exploração a efectuar por terceiros, dos estabelecimentos comerciais;
- Náutica Desportiva, clubes e associações locais;
- Marítimo-turísticas, empresas exploradoras de viagens e actividades marítimo-turísticas.

e) Ligação Porto-Cidade

A filosofia que serviu de base ao ordenamento e às propostas de reconversão de alguns espaços portuários assentava em dar sequência às intenções de vitalizar e modernizar a frente ribeirinha da Cidade. Além de tirar partido da vivência das actividades marítimas recreativas e do bulício e diversidade da presença de navios de cruzeiro, a proposta aponta para a criação, ao longo dos percursos marítimos, de pequenos conjuntos de espaços de comércio diverso (nomeadamente artesanato), espaços de exposições, ateliers de artistas, restaurantes, bares, esplanadas, com potencialidade de animação diurna e nocturna.

São também propostas duas importantes peças de índole cultural: um Espaço Museológico – Museu de Arte Moderna do Funchal, a localizar no varadouro actualmente destinado à náutica de recreio e um Anfiteatro Aberto Polivalente ou com coberta aligeirada, destinado a actividades recreativas, no Terminal Sul.

Na evolução portuária prevista na proposta, na linha convencional de separação entre o porto e a restante frente marítima do Funchal, o Plano admite que a futura ocupação tenha de ser ponderada pelas entidades envolvidas, avaliando o que poderá ser naquela área mais útil para a cidade.

No que se refere à estrutura viária, que, por razões funcionais e de segurança, será, de acordo com o Plano, a base de apoio a todas as áreas e funções portuárias, as propostas contemplam o alargamento da Av. Sá Carneiro para três faixas de rodagem, com uma plataforma contínua a Sul, destinada a passeio pedonal e a inserção de faixas verdes ajardinadas, assim como o estabelecimento de um percurso pedonal³⁶⁹, uma ciclovía³⁷⁰ e um teleférico³⁷¹.

1.4.1.2 – PROPOSTAS DE ORDENAMENTO

É evidenciada a preocupação de um claro reordenamento portuário, acompanhando um novo modelo funcional. Assim, propõem-se as seguintes intervenções operacionais:

- Abandono de alguns edifícios, por razões de cessação de actividade, de alteração de actividade portuária ou de localização mais ajustada ao novo ordenamento portuário e de modernização arquitectónica;
- Estabelecimento de um novo traçado da rede viária, hierarquizando o tráfego dentro do porto e reduzindo, ao mínimo necessário, o tráfego no Terminal Sul, de forma a melhorar as condições de acessibilidade a rampas *ferry* e disciplinando os nós de tráfego com o desenho de rotundas em pontos convenientes;
- Ordenamento do estacionamento automóvel no porto, actualmente intensivo e anárquico, mediante a criação de um espaço de estacionamento em posição periférica mas integrada no porto, e a reserva de alguns lugares, ao longo do porto, destinados a estacionamento não permanente;

³⁶⁹ Na continuação do percurso pedonal da Av. do Mar, era garantida a extensão do mesmo em toda a frente portuária, até ao topo do Terminal Sul.

³⁷⁰ Propõe-se uma ciclovía ao longo de todo o porto, inserindo-se com um traçado animado no acompanhamento das diversas actividades portuárias, naturalmente com o cuidado de evitar entraves funcionais.

³⁷¹ Admitiu-se o traçado de uma linha de teleférico ao longo de toda a frente portuária, a partir da estação existente no Campo Almirante Reis. Embora de forma elementar, houve contudo uma opinião técnica desfavorável, tendo em conta o ângulo muito apertado de confluência dos terminais Norte e Sul do Porto.

- Introdução de espaços ajardinados no porto, pois, ainda que em proporções modestas, constituirá um elemento de qualidade ambiental e contribuirá para a melhoria da marca portuária;
- Elaboração de dois estudos - um direccionado para o desenho de passeios e plataformas portuárias, já que as actuais se encontram desniveladas, com buracos e pontualmente muito deterioradas e, outro, focalizando a modernização da iluminação, vedações, pérgolas, passeios cobertos e equipamento complementar, como bancos, bebedouros, papeleiras e sinalética portuária.

De acordo com estes princípios, o plano estabeleceu uma divisão da área portuária em três áreas: a área Norte, a área Sul e a Nó Poente.

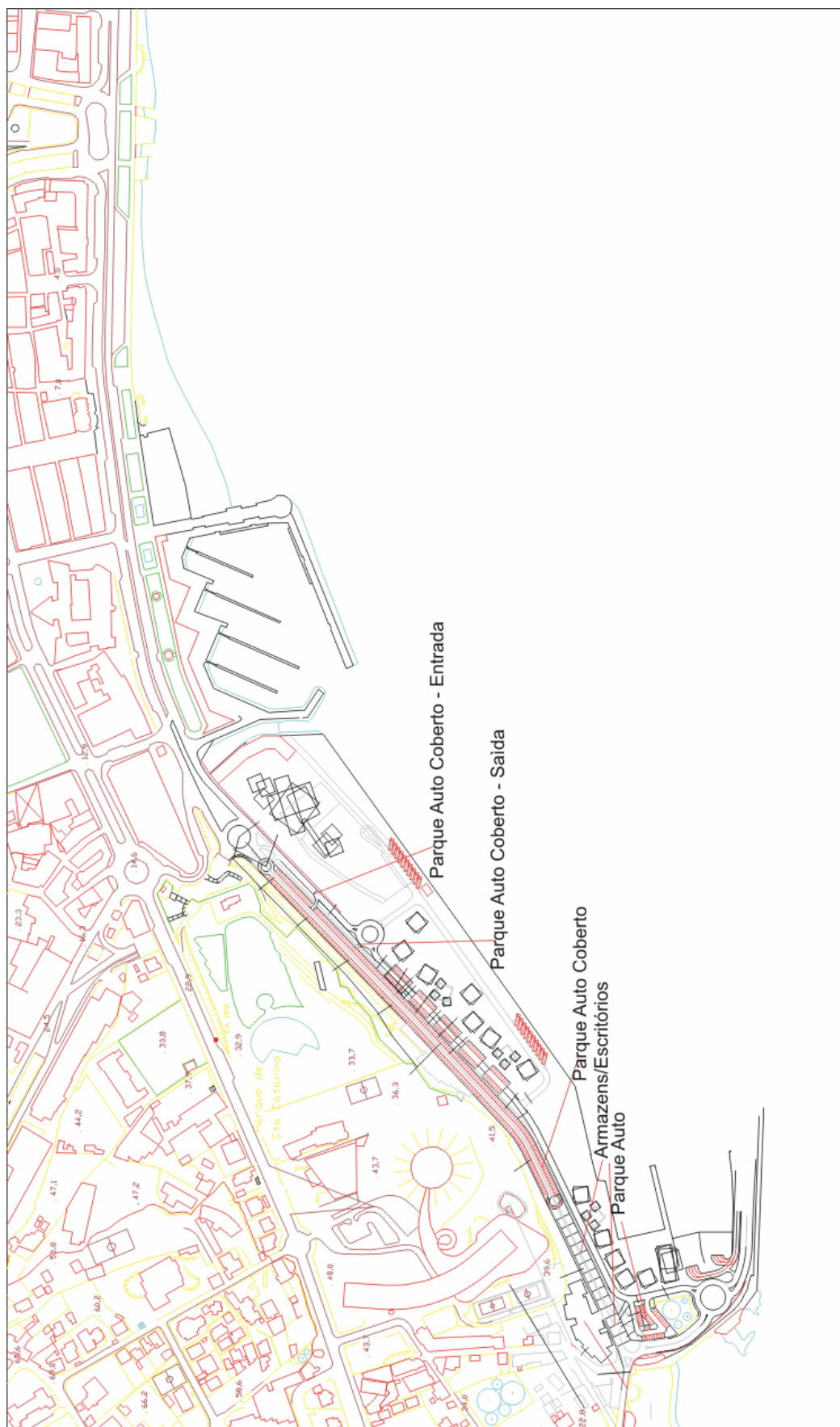
A) TERMINAL NORTE

A área Norte é talvez a área portuária mais relevante, em termos de intervenção, por razões diversas, mas fundamentais num processo de transformação portuária.

O aspecto mais relevante no objectivo de renovação da área Norte é o termo de utilização da plataforma como parque de contentores. Contudo, aquela medida, fundamental num quadro de reconversão estrutural de funções portuárias, deveria ser acompanhada de outras de forma a libertar e requalificar a Plataforma Norte, sendo referidas as seguintes:

1. Transferência de actividades ligadas à pesca para outro porto, dada a sua difícil compatibilização com uma ocupação preferencialmente destinada ao turismo, lazer e recreio, devido à sobreocupação de uma área de espelho de água já muito congestionada, aos efeitos residuais poluentes e aos cheiros inconvenientes;
2. Deslocação da plataforma e do varadouro de apoio à náutica desportiva, reservando a este local uma função mais nobre;
3. Relocalização para o Heliporto;
4. Transferência dos edifícios onde estão instalados a Direcção Regional de Pescas, a Lota e o Laboratório de Biologia Pesqueira.

FIGURA 112 – PLANTA DE ORDENAMENTO – PORMENOR ÁREA NORTE



Fonte: Fonte: WW, PRIMA, CISED (2002).

- Actividades Marítimo Turísticas

O actual Cais nº 5 e a plataforma terrestre contígua será reservada às actividades marítimo-turísticas, contando, para o efeito, com as necessárias edificações de apoio.

- Núcleo de Lojas e Escritórios

Toda a área ocupada pelo conjunto de armazéns e instalações dos clubes náuticos e alguns serviços será reconvertida, procurando uma reformulação da sua imagem e de funções, podendo vir a constituir-se ali um pequeno Núcleo de Lojas e Escritórios. No caso da construção de um espaço museológico, este núcleo poderá ser enquadrado nos apoios ao complexo.

- Núcleo de Restauração e Animação I

Encostado ao muro de suporte da Av. do Mar, com frente para a plataforma da marina encontra-se um conjunto de restaurantes, bares, lojas e quiosques. Manter-se-á o mesmo programa, embora se preconize uma operação profunda de recuperação de imagem.

- Centro Náutico Desportivo e Sanas

As actividades náuticas de recreio que ocupam actualmente a área destinada ao Museu terão que ser transferidas para outro local. A hipótese mais viável que se antevê para localização do Centro Náutico Desportivo e do Departamento do Sanas³⁷² é a Leste da marina, em área contígua ao Cais da Cidade.

Trata-se de uma área marítima ainda razoavelmente protegida pelo Molhe da Pontinha e com custos de molhe de protecção e varadouro pouco dispendiosos. Os espaços de clubes náuticos deverão ser transferidos para esta área e as actividades em terra limitadas à manutenção indispensável, evitando os efeitos de degradação ambiental e a sobrelotação indevida de barcos parquados em terra.

- Nova Rampa Ro-Ro

Na situação actual, com ligações de passageiros regionais entre a Madeira e Porto Santo, uma rampa ro-ro responde à procura existente. Contudo, numa perspectiva futura e tendo em conta que a evolução do porto é programada para o horizonte de 2020, deveria ser considerada a implantação de uma segunda rampa ro-ro, com acostagem lateral ao Cais nº 4.

³⁷² Entidade de interesse público ligada à segurança e salvaguarda das vidas humanas no mar.

- Gare Marítima Regional

É prevista futuramente a construção de uma Gare Marítima Regional, de programa simples, para garantir maior comodidade no acesso aos ferrys. A construção da Gare Marítima Regional só será viável com a deslocação do entreposto de pescas.

Está prevista, no futuro, a transferência dos apoios portuários à actividade da pesca para o porto do Caniçal. Por se tratar de operações que exigem programação e disponibilização de meios financeiros, prevê-se uma evolução faseada para a construção da Rampa Ro-Ro e da Gare Marítima Regional.

B) TERMINAL SUL

É defendida a reconversão e a qualificação do Terminal Sul de forma a funcionar como frente de acostagem de cruzeiros (considerando a transferência do tráfego de mercadorias para o Porto do Caniçal). A proposta contempla o reordenamento de tráfego viário e a dotação ao longo do percurso de recursos de animação urbana, não só para passageiros de cruzeiros, como para a população do Funchal. Por outro lado, é intenção desta proposta tornar atraente a utilização do Terminal Sul a outros utentes, além dos passageiros em trânsito, propondo, para o efeito, temas de atracção justificativos.

- Núcleo de Actividades Lúdicas

Pretende-se criar no topo do Terminal Sul um Núcleo de Actividades Lúdicas, com características de anfiteatro ao ar livre e polivalência de funções, que proporcione eventos atractivos à população do Funchal, nomeadamente às camadas mais jovens.

C) NÓ POENTE

De acordo com o plano director, o Nó Poente deverá ganhar relevo no futuro funcionamento do porto, tanto para os acessos ao ferry (Cais 1), como para os passageiros de cruzeiros (Cais 2, 3 e 6).

Dentro dos condicionalismos é referida a necessidade de serem tomadas medidas de recuperação de espaço e aproveitamento do mesmo, para melhoria de infra-estruturas marítimas e terrestres. Para este espaço o plano apresenta as seguintes propostas:

- Nova Rampa Ro-Ro

Apesar de, actualmente, a única rampa Ro-Ro existente satisfazer as necessidades do tráfego passageiros regionais entre a Madeira e o Porto Santo, numa perspectiva futura e tendo em conta o horizonte do plano de 2020, deverá ser considerada a implantação de uma segunda rampa Ro-Ro, com acostagem lateral ao Cais nº 4.

- Gare Marítima Regional

É prevista a construção de uma Gare Marítima Regional para garantir maior comodidade no acesso aos ferrys. A construção da Gare Marítima Regional só terá viabilidade com a prevista transferência das instalações portuárias de apoio à actividade de pescas para o porto do Caniçal.

Considerando tratar-se de operações que exigem programação e disponibilização de importantes meios financeiros, o plano director prevê construção faseada destas duas infraestruturas - Rampa Ro-Ro e da Gare Marítima Regional.

1.4.2 - PORTO DO CANIÇAL

1.4.2.1 – ENQUADRAMENTO

O Porto do Caniçal localiza-se na costa Sul da ilha da Madeira, junto do seu extremo Este, num espaço adjacente à Zona Franca da ilha da Madeira. Esta infraestrutura foi inicialmente concebida apenas como um terminal portuário de apoio à Zona Franca Industrial, vocacionada para a operação de contentores e para a actividade da pesca, dispondo de duas áreas principais, cada uma delas especializada nestes tipos de carga³⁷³.

Estes objectivos iniciais viriam, contudo, a ser posteriormente alterados, por forma a permitir a transferência para o Porto do Caniçal de uma parte significativa do actual movimento de mercadorias do Porto do Funchal³⁷⁴. Esta decisão, associada ao desenvolvimento da Zona Franca, implicou a necessidade de dispor de cais vocacionados para a recepção de navios e movimentação portuária de carga geral (fraccionada e contentorizada), de granéis sólidos (cereais e cimentos) e áreas

³⁷³ A construção desta infraestrutura teve início em 1990.

³⁷⁴ Note-se que no Plano de Desenvolvimento Económico e Social 2000-2006, o Governo da Região Autónoma da Madeira decidiu deslocar para o Caniçal toda a actividade comercial do Porto do Funchal.

terrestres para os apoios associados a estas cargas (parqueamento, edifícios administrativos, oficinas, portarias, etc.).

O Porto do Caniçal³⁷⁵ dispõe de uma frente marítima de 1.010 metros, ocupa uma área total de aproximadamente 26,6 ha, da qual 10,5 ha constituem a bacia portuária interior, conseguida devido à construção de um molhe exterior de protecção. Dispõe ainda de acesso por estrada através da Zona Franca à rede viária da ilha.

Actualmente, o porto encontra-se dividido em quatro áreas distintas: o Porto de Pesca, direccionado para embarcações de pesca e outras embarcações locais, o Terminal Marítimo da Zona Franca, destinado a navios mercantes de granéis (cereais, cimentos e asfalto) e carga geral (contentorizada e fraccionada), o Estaleiro Naval e o Molhe Exterior, cujo troço final ainda está em construção.

O porto possui um terraplino com uma área de aproximadamente 14,0 ha (excluindo molhe exterior, rampa ro-ro e contra-molhe), com cotas compreendidas entre +7,0 m(ZH) e +5,5 m(ZH), onde actualmente se localizam o Porto de Pesca, o Terminal Marítimo da Zona Franca, o Estaleiro Naval, os Edifícios de apoio às actividades marítimo/portuárias e o parque para os veículos automóveis. A área útil do molhe exterior, incluindo a rampa ro-ro e o contra-molhe é de 2,1 ha.

- **Porto de Pesca** (localizado na área poente, dispendo de um cais de descarga com 73 metros de extensão, fundos compreendidos entre a -4,0 m(ZH) e -6,0 m(ZH) e um terraplino de apoio onde se localizam os edifícios da lota e armazéns, com uma área de 2,2 ha) tem infra-estruturas de apoio à alagem de embarcações, constituída por uma rampa varadouro e um caminho de rolamento para um pórtico “travelift”, com capacidade de 300 tf.. Existe ainda um cais no intradorso do contra-molhe com 183 m de extensão e fundos compreendidos entre -7,5 m(ZH) e a -16,0 m(ZH) que virá a servir como cais de aprestos;
- **Terminal Marítimo da Zona Franca** (localizado na área central, com uma frente acostável de 420 m e fundos de -8,0 m(ZH), um terraplino com a área aproximada de 4,3 ha) dispõe de edifícios para os diversos serviços - administrativos, capitania e guarda fiscal, autoridades sanitária e de apoio aos

³⁷⁵ Limitado a Oeste pela Ponta das Rosas e a Este pela Ponta das Gaivotas. A costa é rochosa, baixa e irregular e dispõe de uma bacia portuária com fundos compreendidos entre as cotas -26,0 m(ZH) e -8,0 m(ZH). A largura de embocadura é de aproximadamente 132 metros.

trabalhadores portuários, portaria, leitura das básculas e posto de transformação -, estando em fase de lançamento a construção de um terrapleno, no lado nascente, que será dedicado a parque para veículos automóveis (pesados) e a armazenamento das cargas especiais, com uma área de 2,3 ha;

- **Estaleiro Naval** (localizado a nascente, com uma área de 3ha) comporta um pavilhão para oficinas e armazém e um elevador de navios “*Syncrolift*”, com 90 metros de comprimento e 20 metros de largura, com uma capacidade de elevação para navios até 4.000 toneladas e três postos de carenagem de 60x15 m²;
- **Molhe Exterior** (com comprimento total de aproximadamente 808 metros, atinge fundos de -31,0 m(ZH), compreende um troço principal com 658 metros de extensão, incluindo o prolongamento do molhe em 108,6 metros, ligado a terra através de um troço curvo, em talude, com 150 metros de extensão) . Na transição entre o troço principal e o troço curvo existe uma rampa *ro-ro*, com uma largura de 29,2 metros.

QUADRO 55 – INFRA-ESTRUTURAS DE ACOSTAGEM DO PORTO DO CANIÇAL (2004)

Cais 1 (cais do intradorso do molhe exterior incluindo rampa Ro-Ro):

• Comprimento total do cais	640 metros
• Profundidade da bacia de acostagem:	-13,4m(ZH)
• Cota da plataforma:	+6,0m(ZH)

Cais 2 (cais anteriormente designado Terminal Marítimo da Zona Franca):

Comprimento total do cais:	420 metros
Profundidade da bacia de acostagem:	-8,0 m(ZH)
Cota da plataforma:	+6,0 m(ZH)

Cais de Pesca:

Comprimento total do cais:	73 metros
Fundos compreendidos entre as cotas:	-4,0 m(ZH) e -6,0 m(ZH)
Cota da plataforma:	+4,5 m(ZH)

Cais de Aprestos:

Comprimento total do cais:	183 metros
Fundos compreendidos entre as cotas:	-7,5 m(ZH) e -16,0 m(ZH)
Cota da plataforma:	+6,0 m(ZH)

Fonte: WW, PRIMA, CISED b (2003).

FIGURA 113 – PLANTA DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA

Fonte: WW, PRIMA, CISED b (2003).

SERVIÇOS PORTUÁRIOS

A) Cargas Comerciais

- Carga Geral - Actualmente não é movimentada carga geral fraccionada no Porto do Caniçal, havendo apenas registo da descarga de alguns contentores;

- Graneis Sólidos³⁷⁶ – a descarga de graneis sólidos tem sido efectuada, normalmente, através de meios próprios do navio directamente para os silos dos clientes.
- Graneis Líquidos - os asfaltos são descarregados directamente para a tancagem dos clientes, utilizando os sistemas de bombagem próprios dos navios, com um rendimento aproximado 200 ton./hora. Prevê-se a construção, para breve, na bacia exterior do Porto do Caniçal, de um terminal para descarga de produtos petrolíferos, com uma solução tipo quadro de bóias e respectiva tancagem em terra, destinado a substituir o actual sistema, também com quadro de bóias, existente na Praia Formosa, onde os combustíveis são descarregados para tancagem local, utilizando-se *pipeline*, a partir dessa tancagem e para o abastecimento dos reservatórios instalados no porto do Funchal.

B) Pesca

- A frota pesqueira regional é composta por 494 embarcações, totalizando 4.950 toneladas de arqueação bruta. Cerca de 83% das embarcações têm menos de 5 TAB, 8% situam-se entre 5 e 25 TAB, 5% encontram-se entre 25 e 50 TAB, 1% têm uma arqueação entre 50 e 100 TAB e 3% têm uma arqueação superior a 100 TAB. Segundo os dados disponíveis das capitánias do Funchal e do Porto Santo o número de pescadores registados em 2001 é de 906.
- No Caniçal o sector de pesca dispõe de serviço de lota, armazéns e de cacifos de apoio aos pescadores, embora actualmente a descarga de pescado no Porto do Caniçal não tenha expressão significativa.

C) Serviços Complementares

- Actualmente o abastecimento de combustíveis apenas é possível através de auto-tanque.

³⁷⁶ Com a desactivação dos silos da EPAC no Porto do Funchal, a partir de 1998 a descarga do cereal para a região passou a efectuar-se somente no Porto do Caniçal.

1.4.2.2 – PROPOSTAS DE ORDENAMENTO

O essencial do novo conceito estruturante reside na adaptação do Porto do Caniçal, concebido inicialmente como um terminal marítimo de apoio à Zona Franca da Madeira, tendo em vista transformá-lo no principal porto de carga da Região. Esta orientação tem duas consequências operacionais: a separação completa da actividade pesqueira e a separação da Zona Franca Industrial do complexo portuário. Existe ainda uma terceira área de actividade – parte operacional do abastecimento e tancagem de combustíveis – que ficará separada da gestão do porto comercial e com implantação diferenciada, localizada a nascente.

No que se refere à actividade da pesca, deverá ser mantida a separação total das plataformas de pescas da restante componente de porto comercial.

No presente momento existem ainda situações de compromisso entre o funcionamento portuário e a Zona Franca Industrial. Por outro lado, os graneleiros de cereais e cimentos fazem acostagem no cais nº 2, sendo a transferência de produtos para as respectivas plataformas industriais da Zona Franca, feita por meio de descarregador pneumático. Prevê-se ainda a autonomização do espaço das pescas.

A observação mais importante relativamente à sua operacionalidade relaciona-se com a funcionalidade dos silos de cereais e do estaleiro naval. O transporte de cereais para a área exterior ao porto, faz-se por meio de viaturas de carga que circulam no interior da área portuária e estão sujeitas a controle de alfândega. A rede viária actualmente existente na Zona Franca não facilita muito uma solução expedita e simples de acesso exterior aos silos. Poderá contudo haver soluções técnicas que proporcionem uma alternativa, dependendo da solução de compromisso entre os serviços alfandegários e a autoridade portuária.

A individualização do estaleiro naval relativamente à área portuária seria extremamente complexa ao exigir um acesso autónomo em ponte, a partir do exterior, que seria crítica, dada a limitação de espaços e os custos financeiros da solução. Neste contexto, é deixada em aberto a solução sobre a evolução futura da área reservada ao estaleiro, sendo actualmente admitida a manutenção do esquema funcional existente.

O Plano Director do Porto do Caniçal propõe uma reformulação do zonamento portuário, que servirá de suporte às actividades futuras e à definição de novas infra-estruturas marítimas e terrestres.

- Conjunto Administrativo

Situado à entrada nascente do porto, separa toda a área alfandegada do interior do porto da envolvente exterior e dos acessos ao restante território da ilha. É a área suporte das funções administrativas de apoio referidas na descrição de edifícios.

- Apoios em Terra

Entre os apoios em terra, evidencia-se a construção de uma Torre de Controlo, de forma a controlar o tráfego marítimo.

- Parque de Viaturas

É uma área de apoio situada a nascente do porto e exterior ao mesmo, destinada a parquear viaturas pesadas, que incluem autocarros, carros pesados de carga e reboques de contentores, fora da área portuária. Esta solução tem em vista evitar a acumulação no interior da área portuária de filas de carros de carga em tempo de espera³⁷⁷.

- Cargas Especiais

Trata-se de um parque para cargas especiais, já situado dentro da área portuária, sujeito ao controle de portaria e protegido por vedação exterior e destinado a cargas que requerem especiais cuidados de manuseamento e não podem, por razões de segurança, misturar-se com outras cargas. Cada uma delas tem uma área especial, com acessibilidade fácil, por motivos operacionais e de segurança e, no conjunto, recebem as seguintes cargas:

- - Óleos usados de barcos e águas contaminadas com combustíveis, recolhidos num tanque para tratamento posterior fora da área portuária;
- - Recolha e acondicionamento de lixos em contentores para serem posteriormente tratados fora da área portuária.
- - Produtos químicos diversos, em ambiente o mais arejado e aberto possível, para serem expedidos para fora da área portuária.
- - Gás liquefeito em botijas.

³⁷⁷ Está previsto que a futura estrada de acesso ao porto disponha de três faixas de rodagem, sendo uma delas apta a ser usada como faixa de estacionamento, quando houver um número excessivo de viaturas pesadas em espera.

- Estaleiro Naval

De uma forma geral, a evolução prevista passará pela diminuição progressiva da actividade de estaleiro naval para parque de contentores, o que terá como consequência a diminuição de uma actividade industrial mais poluente para uma actividade comercial geradora de menores impactes ao nível da componente ruído, qualidade da água e do ar e sedimento.

Foram contemplados três cenários de desenvolvimento do porto para o espaço ocupado pelo estaleiro naval e pelo parque de contentores.

- *Cenário Base*

A área do Estaleiro Naval manter-se-á como espaço de laboração específica com alguma autonomia dentro do porto, constituindo uma área vedada, com acesso à frente de mar e com as características estruturais de estaleiro naval já instaladas. É admissível que a evolução futura da competitividade nesta área de intervenção faça decrescer a importância relativa desta unidade.

- *Cenário Alternativo 1*

Admite-se a reconversão da área de terrapleno dos postos de carenagem, com cerca de 9.240 m², para parque de contentores.

- *Cenário Alternativo 2*

Admite-se a reconversão da área total do estaleiro naval, com 29.960 m², para parque de contentores. Esta reconversão poderá ser efectuada em duas fases, a primeira das quais corresponderá ao Cenário Alternativo 1.

- Terminal Polivalente³⁷⁸

Dispondo de três pontos de acostagem de barcos, depois da consolidação em curso da área de terrapleno, é a área portuária de mais intensa operacionalidade e de maior concentração de equipamento portuário, destinando-se a carga contentorizada e convencional³⁷⁹.

³⁷⁸ Evita-se, neste Plano, vincular a organização futura deste terminal a qualquer esquema operacional, que fixe caminhos de rolamentos e linhas de circulação de máquinas, bem como marcação dos espaços de estacionamento de contentores, por se entender que essa incumbência depende do esquema organizativo do operador portuário.

³⁷⁹ É também nesta área que se localiza o núcleo de oficinas de manutenção de equipamento.

▪ Terminal de Graneis e ro-ro

A rampa ro-ro será construída na parte nascente do molhe exterior, onde se inicia a curvatura de inserção no terminal polivalente, disporá de uma frente de acostagem de topo de 29,20 m, e destinar-se-á a terminal de “ferries”, embora, em alternativa, possa ser garantida acostagem lateral a outro tipo de navios. O molhe exterior restante, com dois pontos de acostagem disponíveis, funciona essencialmente como terminal de granéis, embora se possa admitir carga geral neste terminal. Na extremidade do molhe exterior será efectuado o estacionamento dos rebocadores de serviço.

QUADRO 56 – INFRA-ESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS

Cais 1

No primeiro troço a partir do enraizamento do molhe está prevista uma frente acostável de 360 m para dois postos de acostagem, destinados a um **Terminal de Graneis e Ro-Ro**, particularmente vocacionado para a movimentação directa do tráfego de granéis e *Ro-Ro*, sendo o troço final, com uma frente acostável de 280 m, utilizado para **Cais de Serviço**, destinado ao estacionamento das embarcações de apoio às manobras e navios e embarcações de diversas autoridades.

Cais 2

Constituirá a frente acostável, com três postos de acostagem, de um Terminal Polivalente para a movimentação indirecta de carga geral contentorizada e fraccionada.

Terminal Polivalente

Foram consideradas duas alternativas de Sistemas de Cais que satisfazem os tráfegos considerados em cada uma das fases (Actual, Ano 2010 e Ano 2020): uma suportada em gruas móveis e outra em pórticos.

Combinando cada uma das alternativas do Sistema de Cais com o Sistema de Parque mais económico³⁸⁰, concluindo-se que o sistema de gruas é mais económico para o tráfego actual e para o horizonte de 2010, sendo o sistema com pórticos mais económico para o horizonte de 2020. Igualmente, quanto ao parque, o sistema baseado na utilização de empilhadores de lança poderá no futuro vir a ser misto, com introdução faseada de unidades mais caras mas com maior capacidade, correspondentes ao sistema baseado em grua pórtico de parque (RTG's) que é o sistema mais económico a seguir ao sistema baseado na utilização de empilhadores.

Fonte: WW, PRIMA, CISED b (2003).

³⁸⁰ Identificou-se como o Sistema de Parque mais económico, viável para uma rotação média de cargas (contentores) entre 4 e 5 dias, o sistema baseado na utilização de empilhadores de lança (“reach-stakers”).

1.4.3.1 – ANÁLISES SWOT

A) COMUM A TODOS OS TERMINAIS

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Afastamento de áreas com forte pressão urbana; ▪ Boa acessibilidade terrestre; ▪ Reduzido impacto ambiental (paisagístico, acústico e outros); ▪ Concentração das actividades portuárias (num espaço fechado com uma única portaria); ▪ Desenvolvimento de serviços de apoio à navegação, segurança e controle ambiental partilháveis por todos os terminais; ▪ Flexibilidade para suportar o desenvolvimento de diversos tipos de cargas comerciais; ▪ Gestão integrada de todos os terminais com optimização de recursos humanos e materiais, favorecendo a elaboração de um tarifário racional e económico. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distância do transporte rodoviário ao principal centro de consumo da ilha - Cidade do Funchal; ▪ Efeitos na operacionalidade dos terminais, resultantes da penetração da agitação no porto.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demonstração e promoção de uma imagem de maior eficiência do serviço portuário em relação ao actual; ▪ Aumento da capacidade de movimentação de carga, recorrendo a processos de inovação tecnológica; ▪ Capacidade de resposta à procura diversificada e potencialmente gerada na área de intervenção da Zona Franca do Caniçal; ▪ Localização confinante com a Zona Franca que poderá tirar partido da movimentação de tráfegos em trânsito (alfandegados) em corredor próprio; ▪ Desenvolvimento de sinergias que (em conjugação com a carga aérea) podem contribuir para a viabilidade da criação de uma ZAL no Porto Novo, racionalizando todo o circuito de distribuição na Região. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deslocação de actividades geradoras de tráfego para a parte sudoeste da ilha, justificando o desenvolvimento de um porto concorrencial (ex. Socorridos); ▪ Abastecimento de bens de consumo a partir das Canárias, privilegiando o transporte aéreo e o ro-ro.

B) TERMINAL POLIVALENTE

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flexibilidade para servir de forma faseada o desenvolvimento da carga contentorizada a par dos diversos tipos de carga geral convencional; ▪ Concentração na mesma linha de cais e terraplino da carga contentorizada permitindo uma gestão operacional mais adequada. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dependência, para expansões futuras da situação de referência, de áreas actualmente ocupadas com actividades de pesca e reparação naval.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ As referidas para o conjunto dos terminais. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ As referidas para o conjunto dos terminais.

C) TERMINAL DE GRANÉIS E RO-RO

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cais corrido com elevada capacidade de recepção de navios de grande calado; ▪ Flexibilidade para a recepção de diversos tipos de granéis sólidos ou líquidos (excepto combustíveis). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzida capacidade de áreas de estacionamento junto dos cais implicando o recurso a operações directas; ▪ Dependência da capacidade de armazenagem (silos) dos carregadores junto do porto.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ As referidas para o conjunto dos terminais. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ As referidas para o conjunto dos terminais; ▪ Deslocação da armazenagem para outros locais com acesso directo à frente marítima, utilizando estruturas simplificadas (<i>Off-shore</i>) de acostagem (Ex. Terminal de Cimentos dos Socorridos).

D) CAIS DE SERVIÇO

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disponibilidade de frente de acostável de 150 m (260 m com o eventual prolongamento do molhe em +110 m), permitindo calados até 12m; ▪ Localização central para as embarcações de serviço (reboques e lanchas de amarração) aos navios que demandam os cais da bacia interior do porto e do terminal exterior para combustíveis. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proximidade da área de manobras de entrada e saída de navios entre os dois molhes actuais; ▪ Acesso terrestre com um percurso relativamente longo; ▪ Os galgamentos no molhe exterior, quando da ocorrência de tempestades extremas, condiciona o acesso terrestre ao cais.
OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencialidade para o estacionamento de navios com avarias na propulsão, arrestados ou em “<i>lay up</i>”. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ocupação da frente acostável com a expansão do terminal de granéis.

1.4.3 – PORTO DO PORTO SANTO

1.4.3.1 – ENQUADRAMENTO

O Porto de Porto Santo localiza-se na extremidade leste da costa Sul da ilha, a leste da cidade da vila Baleira e na área limite nascente de uma praia com cerca de 9 quilómetros de extensão. É um porto artificial, com um plano de água com uma forma trapezoidal, protegido por molhes artificiais, sendo os fundos de natureza arenosa, com cotas acima da batimétrica -10,0 m (ZH).

A gestão de toda a área de jurisdição do Porto de Porto Santo é tutelada pela APRAM, que tem como único accionista o Governo da Região Autónoma da Madeira, representado através da Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes.

O porto é constituído por uma bacia com uma área molhada de aproximadamente 233.000 m² e tem profundidade máxima de -10,0 m (ZH) e mínima de -1,0 m (ZH). A largura de embocadura é de cerca de 150 metros – medida entre as infra-estruturas de betão dos cais.

A protecção do porto é dada por um molhe principal formado por dois troços, com um comprimento total de aproximadamente 900 metros e uma profundidade máxima na cabeça da ordem de -10,0 m (ZH) e por um contra-molhe com um comprimento total de cerca de 500 metros e fundos com cerca de -8,0m (ZH)

O porto possui um terrapleno com uma área de aproximadamente 69.000 m², com uma cota média da ordem de +4,0 m (ZH), onde actualmente se localiza a área de armazenamento da carga geral fraccionada e contentorizada, os edifícios de apoio às actividades marítimo/portuárias e os estacionamento de veículos e embarcações.

O molhe principal é constituído por dois troços rectos com concordância em curva, com um comprimento total de 900 metros. O contra-molhe tem um comprimento de 500 metros e atinge fundos máximos da ordem de -8,0 m (ZH).

QUADRO 57 – INFRAESTRUTURAS DE ACOSTAGEM E INFRA-ESTRUTURAS DE APOIO

<i>Cais 1</i>
Situa-se no tardo do molhe Sul e tem 300 metros de frente acostável, dos quais 200 metros têm fundos à cota -7,0 m(ZH) e 100 metros têm fundos à cota -6,0 m(ZH). Na extremidade nascente do cais existe uma <i>rampa ro-ro</i> fixa, com 25 metros de largura. Este cais funciona actualmente para a recepção do <i>ferry</i> que faz a ligação à ilha da Madeira, tirando partido da rampa ro-ro, e para a acostagem de cruzeiros e navios de carga geral (contentorizada e fraccionada).
<i>Cais 2</i>
Está localizado no tardo do contra-molhe e tem-se destinado fundamentalmente à recepção de navios de carga geral. O cais tem 200 metros de comprimento e fundos da ordem de -6,0 m (ZH). Na extremidade do cais do lado de terra, existe uma <i>estrutura vertical</i> , formada por um muro em betão armado, destinada ao abrigo da área de estacionamento das embarcações de recreio, o qual é acostável do lado de terra num comprimento de 90 metros e fundos da ordem de -4,0 m(ZH).
<i>Terminal de Cimentos</i>
Está instalado junto ao troço curvo do molhe principal e é constituído por três duques de Alba, com fundos da ordem de -6,0 m(ZH). O cais do terminal de cimento, com um único posto de acostagem, pode receber navios de granéis sólidos com calados até 5 metros, o que corresponde a navios até 2.500 TAB, podendo receber navios maiores mas limitados a este calado.

Fonte: WW, PRIMA, CISED c (2003).

Os cais 1 e 2, consideradas dragadas as bacias de manobra e de acostagem a -9,0 m(ZH) e -7,0 m(ZH), poderão receber navios de carga geral até 4.000 TAB, cujas dimensões são da seguinte ordem de grandeza:

- Comprimento total: 100 m
- Boca: 16 m
- Calado: 6 m

Estes navios necessitam de um comprimento de cais para acostagem e amarração da ordem de 120 metros. A profundidade das bacias atrás referidas, determina uma margem de segurança abaixo da quilha de 1 metro, o que se considera suficiente.

O porto dispõe ainda de infra-estruturas de apoio à frota de pesca constituídas por um caminho de rolamento de uma grua porticada para o transporte de embarcações (*“Travelift”*), uma estrutura para a operação de um empilhador de efeito negativo e uma rampa de varadouro.

Para apoio à náutica de recreio, o porto dispõe de quatro pontões flutuantes com 175 postos de acostagem e de uma rampa para a varagem das embarcações.

Exterior à bacia portuária, a Sul do molhe principal, existe um quadro de bóias para amarração de navios tanque, integrado num sistema de descarga de combustíveis por tubagem submersa constituída por três linhas³⁸¹.

SERVIÇOS PORTUÁRIOS

- Granel Sólido (Cimento) - a descarga de cimento é feita por bombagem pneumática, utilizando os meios próprios dos navios, com rendimentos que variam entre 100 e 200 ton./hora.
- Granel Líquido (Combustíveis) - os combustíveis são descarregados, utilizando os sistemas de bombagem próprios dos navios tanque, com ritmos que variam entre 300 e 600 ton./hora de acordo com a viscosidade dos produtos.
- Tráfego Regional - O movimento inter-ilhas (Porto Santo – Madeira) de passageiros, automóveis e carga é efectuado actualmente pelo *ferry* “Lobo Marinho”³⁸², com a periodicidade de uma viagem por dia.
- Cruzeiros Turísticos - o cais do molhe principal é usado esporadicamente por navios de cruzeiro, com calados até 7 metros.
- Náutica de Recreio - a área destinada à náutica de recreio tem uma capacidade para o estacionamento de 175 embarcações. Na extremidade Norte do cais situado no contra-molhe, existe um quebra-mar vertical acostável, destinado ao abrigo das embarcações de recreio, a nascente do qual se situa uma área de fundeadouro para estas embarcações.
- Pesca - a frota pesqueira no Porto Santo é essencialmente artesanal, encontrando-se, em Dezembro de 1995, licenciadas 10 embarcações, das quais 3 têm uma arqueação inferior a 5 TAB e as restantes 7 têm uma arqueação entre 5 e 25 TAB³⁸³.

³⁸¹ Duas linhas, de 8”, estão ao serviço da NATO, destinando-se uma à descarga de jet e outra de gasóleo e gasolina. A terceira linha, de 6”, é explorada pela PETROGAL e destina-se à descarga de gasóleo e fuelóleo.

³⁸² Com uma lotação máxima de 904 pessoas a bordo (876 passageiros e 28 tripulantes) e uma capacidade de 120 automóveis de turismo. Em Abril de 2003, esta embarcação foi substituída por uma nova com uma lotação máxima de 1.200 pessoas a bordo (incluindo tripulação e passageiros).

³⁸³ Em terra o sector dispõe de serviço de lota e de um entreposto frigorífico com uma câmara de choque/congelação para armazenagem de pescado.

PRESSUPOSTOS DO PLANO

A área de intervenção do Plano Director do Porto do Porto Santo é classificada, para efeitos de ocupação, uso e transformação do solo, nas seguintes classes e categorias de espaços, delimitadas na Planta de Ordenamento da Área Portuária (ver respectiva Planta):

QUADRO 58 – CLASSES DE ORDENAMENTO

CLASSE	CATEGORIA	
Espaços Urbanos	• Equipamentos Turísticos, Recreativos e Culturais	
	• Estacionamentos em Geral	
	• Espaços Verdes em Geral	
Espaços Urbano-Portuários	• Administração Portuária	
	• Equipamentos de Apoio à Náutica de Recreio	
	• Sector comercial	• Gare Marítima
		• Parqueamento de Carga Geral e Especial
		• Equipamentos de Apoio à Pesca
	• Estacionamentos em Áreas de Uso Portuário	
	• Espaços Verdes em Áreas de Uso Portuário	
Espaços de Uso Portuário	• Náutica de Recreio e Reparação Naval	
	• Sector de Pesca	
	• Cruzeiros Turísticos	
	• Transporte Inter-ilhas (passageiros, automóveis e carga geral)	
	• Terminal de Cimentos	
	• Terminal Multi-usos	
Espaços Canal	• Rede Viária Estruturante Existente	
	• Rede Viária de Distribuição Existente	
	• Rede Viária de Distribuição Proposta	
	• Nós Viários Propostos	

Fonte: WW, PRIMA, CISED c (2003).

NECESSIDADES DE POSTOS DE ACOSTAGEM

- Carga Geral³⁸⁴

Face à tendência cada vez maior para a contentorização, o parque de cargas, que se deve localizar à menor distância possível dos cais, será fundamentalmente dimensionado, apenas numa perspectiva de manuseamento de contentores. Contudo, devido aos requisitos mais exigentes para este manuseamento, não deixará também de poder acolher todo o tipo de carga geral fraccionada.

Levando em linha de conta a capacidade de carga do navio *ferry* que opera entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo, o Plano refere que com as infra-estruturas actuais é possível operar carga geral da ordem de 275.000 ton./ano, ou seja, 17.000 TEU's/ano. Nestas condições, é possível que um posto de acostagem esteja permanentemente disponível para receber navios de cruzeiro ou quaisquer outros que demandam o Porto de Porto Santo, apenas limitados a um calado de 6 metros no cais 2 e a um comprimento de 180 metros no cais 1. No posto exterior deste último cais podem acostar navios com calados até 7 metros.

Em relação a este tipo de tráfego, o plano aponta duas tendências: o aumento da contentorização, ligada ao abastecimento de bens de consumo à ilha; e a movimentação predominante através da recepção a partir da ilha da Madeira, diminuindo as chegadas de navios de linha e aumentando o transporte no navio *ferry* (em sistema ro-ro).

³⁸⁴ Para um terminal de carga geral convencional, operando navios de linha, é recomendado que os tempos de espera não sejam superiores a 50% do tempo médio de operação. Por outro lado é recomendado que a ocupação máxima do cais seja de 40% do tempo total quando existe um só posto de acostagem subindo para 50% com dois postos de acostagem. A carga geral fraccionada ou contentorizada, transportada em navios convencionais, atendendo a que pequena dimensão física do porto e do respectivo tráfego, não justifica a utilização de navios de linha porta-contentores celulares.

- Graneis Sólidos³⁸⁵

Um único posto de acostagem, sem limitações de armazenagem em terra, poderá descarregar 660.0000 toneladas de cimento por ano, com tempos de sobreestadias dentro dos limites admissíveis em terminais especializados na recepção de navios de graneis sólidos. Contudo, temos que considerar que o silo existente não permitirá utilizar essa capacidade, pois isso implicaria que o cimento em média permanecesse no silo apenas 20 horas (365 dias/440 navios = 0,83 dias). Esta limitação condiciona também um melhor aproveitamento dos navios que operam neste tráfego, obrigando a que tenham que aliviar a carga nos terminais da ilha da Madeira (Socorridos ou Caniçal). Esta situação poderá melhorar substancialmente se a capacidade de armazenagem for ampliada com mais um silo até perfazer a carga total de um navio da ordem de 3.000 toneladas, o que seguramente se traduziria numa economia no custo dos fretes e da operação portuária, com reflexo significativo no custo final do cimento descarregado, mesmo tendo em conta os custos da construção de um novo silo.

Tendência dominante:

- Exclusividade na descarga de cimento, otimizada por uma utilização mais adequada de navios e aumento da capacidade de armazenagem em terra.
- Graneis Líquidos³⁸⁶

Assim, para a movimentação prevista para 2020 (na quantidade de 22.400 toneladas) a capacidade existente é largamente excedentária, não necessitando deste ponto de vista de novas infra-estruturas portuárias de descarga para o período em análise³⁸⁷. A construção de novas infra-estruturas só poderá vir a ser

³⁸⁵ Este tipo de terminais, em que se operam navios fretados, é menos exigente, em termos de tempos máximos de sobreestadias, do que os que operam navios de linha, podendo-se atingir com um único posto de acostagem ocupações máximas da ordem de 55%. Embora não existam regras fixas para os tempos de espera admissíveis, pois, no caso de navios fretados, esses tempos dependem das condições acordadas na carta de fretamento, será prudente considerar valores que não excedam 50% do tempo de serviço. Neste tipo de cais não se justifica, face à pouca intervenção do trabalho de estiva, que o tempo de serviço seja interrompido pelo que deve ser considerado sempre em contínuo, ou seja 24 horas por dia.

³⁸⁶ As quantidades de combustíveis que têm sido descarregados no quadro de bóias são muito reduzidas face à real capacidade de descarga existente que a seguir se calcula e cujo procedimento é idêntico ao dos graneis sólidos, ou seja, atendimento de navios fretados em cais especializados.

³⁸⁷ Um único quadro de bóias, sem limitações de armazenagem em terra, pode descarregar da ordem de 600.000 toneladas de combustíveis por ano, com tempos de sobre-estadias dentro dos limites máximos admissíveis em terminais especializados na recepção de navios tanque.

necessária se por motivos de segurança vier a ser substituído o quadro de bóias por um sistema fixo em ponte cais ou *jetty*³⁸⁸.

- Cruzeiros Turísticos

Face às reduzidas dimensões da ilha de Porto Santo, a limitada oferta turística deverá respeitar as condições naturais locais, pelo que “a atractividade como destino próprio para navios de cruzeiro é condicionada, configurando-se mais como uma escala adicional dos navios que demandam o Porto do Funchal do que como destino auto-sustentável”. Estas escalas não são superiores a um dia, pelo que a disponibilidade de um posto em permanência para a acostagem destes navios, que têm horários de chegada e partida rigidamente fixados, permite satisfazer uma procura correspondente a um navio acostado por dia satisfazendo as projecções para o horizonte do presente estudo (2020).

Face à tendência para a fixação do calado máximo destes navios em 8 metros, embora com larga predominância actual de navios com calados da ordem dos 6 metros, propõe-se que o posto de acostagem exterior do cais 1, disponha de uma bacia de acostagem dragada a -9,0 m(ZH), permitindo receber estes navios sem restrições.

O plano prevê um grande crescimento a médio prazo destes tráfegos e a estabilização futura em função da oferta turística e das medidas de sustentabilidade do ambiente natural da ilha, recomendando a construção de uma gare de passageiros e de um terminal rodoviário de apoio, o qual poderá ser compartilhado com os passageiros do *ferry* que faz a comunicação com a ilha da Madeira³⁸⁹.

- Passageiros e Automóveis

De uma forma geral, as viagens entre os portos do Funchal e de Porto Santo seriam vocacionadas para o transporte de passageiros e automóveis, enquanto as viagens entre os portos do Caniçal e de Porto Santo seriam mais vocacionados para o transporte de carga.

³⁸⁸ De acordo com o Plano deveria ser ponderada a revisão da actual solução com quadro de bóias de amarração e tubagem submersa, no sentido de promover uma maior segurança geral do sistema, com uma possível alternativa - a construção de uma estrutura fixa em ponte-cais paralela ao manto exterior do molhe principal ou mesmo uma estrutura em *jetty* enraizada no extradorso do mesmo molhe.

³⁸⁹ Tendo em consideração que ambos os postos de acostagem se situam no mesmo cais.

No âmbito do Plano é previsto o aumento sazonal do tráfego nos períodos de maior afluxo turístico, mas apontando para a necessidade da sua estabilização na perspectiva de um equilíbrio sustentado com o ambiente natural e com os habitantes permanentes da ilha.

▪ Náutica de Recreio

A instalação de novos passadiços flutuantes, para além dos 175 postos de acostagem existentes, deverá ser feita na base de um esquema evolutivo face à procura real, podendo a cada momento dar-se satisfação a solicitações pontuais com recurso a amarrações em bóias devidamente ancoradas e espaçadas, assegurando as ligações a terra com uma pequena embarcação auxiliar. Devido às exigências de protecção desta área da bacia portuária, o esforço de investimento deverá antes da instalação de novos passadiços de acostagem, dirigir-se para as infra-estruturas necessárias àquele fim.

Em relação a esta actividade, é previsto um forte aumento da procura de lugares de estacionamento no mar e em terra, quer por embarcações locais, quer particularmente por visitantes vindos da ilha da Madeira e do exterior.

▪ Pesca

É reconhecida como tendência dominante a diminuição do número de embarcações locais dedicadas a esta actividade e a sua estabilização de acordo com as necessidades do abastecimento local.

A área de fundeadouro e as infra-estruturas de acostagem e varagem dos barcos de pesca são suficientes para a actual frota, da ordem de 10 embarcações. Como não são previsíveis desenvolvimentos deste sector, a área da bacia interior consignada a esta actividade poderá, a prazo, mostrar-se excessiva, pelo que, na oportunidade, poderá vir a ser considerada para outros fins. As instalações terrestres poderão necessitar de ser reenquadradas de acordo com o ordenamento que vier a ser adoptado no Plano Director, sem prejuízo de se assegurar a sua permanente adaptação à modernização dos serviços exercidos, particularmente de descarga, acondicionamento e vendagem do peixe, no sentido da melhoria da sua eficiência e higiene.

Quanto ao espaço para reparação e manutenção de embarcações, deverá no futuro ser equacionada a hipótese da sua partilha com as embarcações de recreio, garantindo-se contudo espaços próprios para a secagem e preparação de redes e aparelhos de pesca e armazenagem da palamenta.

1.4.3.2 – PROPOSTAS DE ORDENAMENTO

O Plano Director do porto do Porto Santo contempla duas soluções de ordenamento que envolvem intervenções diferentes. Relativamente às infra-estruturas marítimas, os planos alternativos seleccionados preconizam as intervenções em infra-estruturas marítimas:

- Aumento da área de terraplenos e construção das respectivas retenções marginais;
- Construção de uma rampa de apoio aos socorros a náufragos;
- Dragagem da bacia de manobra à cota -7,0 m (ZH) e à cota -9,0 m (ZH) da bacia de acostagem do posto exterior do cais 1 e repulsão das areias para o exterior do enraizamento do contra-molhe;
- Desenvolvimento faseado do sector de recreio náutico, criando estacionamento permanente para as embarcações locais e estacionamento temporário para as embarcações oceânicas de passagem;
- Melhoria da protecção das áreas de estacionamento das embarcações de recreio.

Quanto à área terrestre, são propostas as seguintes medidas:

- Separação de actividades do porto comercial da área náutica de recreio, com dois pontos de entrada separados nos topos nascente e poente da Estrada Regional 111;
- Melhoria rodoviária dos dois pontos de acesso ao porto, criando duas rotundas;
- Alargamento da Estrada Regional, com uma faixa de paragem para viaturas pesadas;
- Ordenamento da plataforma norte, optimizando as áreas de carga contentorizada, cargas especiais, pescas e náutica de recreio;
- Alargamento do troço Norte-Sul do molhe principal para permitir passeio pedonal coberto;
- Circulação automóvel com três faixas e espaço para gare marítima;

- Continuação de frente pedonal com palmeiras;
- Criação de núcleos diferenciados de parque automóvel;
- Construção de estradas em pranchas de madeira para espaços de recreio e animação na plataforma Norte;
- Construção de novos edifícios, como a administração portuária, a gare marítima, um novo restaurante e sanitários-balneários de apoio à náutica de recreio;
- Clarificação de toda a estrutura portuária com reformulação da sinalética interna;
- Recuperação da imagem do porto, através de medidas de renovação paisagística.

A alternativa 1 tem como principal vantagem permitir o aumento do comprimento do cais 1, para o estacionamento de navios cruzeiros em fundos da ordem de -9,0 m(ZH), e permitir o crescimento da área de estacionamento das embarcações de recreio de forma faseada face à procura existente até um máximo de 650 lugares.

Entre as principais intervenções destacam-se:

- Aumento do comprimento do molhe principal, em 100 metros e a construção do respectivo manto resistente, permitindo o aumento do comprimento do cais 1 e, simultaneamente, o aumento do grau de abrigo em toda a área portuária;
- Aumento da área de terraplenos, a construção das retenções marginais;
- Construção de uma rampa de apoio aos socorros a náufragos;
- Construção de um quebra-mar flutuante de abrigo a marina, para absorver as ondas de esteira provocadas pela entrada e saída dos navios;
- Dragagens das bacias de manobra e de acostagem e repulsão das areias para o exterior do enraizamento do contra-molhe.

A alternativa 2 preconiza as mesmas obras que a Alternativo 1, com excepção do aumento do comprimento do molhe principal (que se manterá com o actual comprimento), sendo o abrigo à área da náutica de recreio conseguida com a construção de um quebra-mar fixo no interior da bacia portuária.

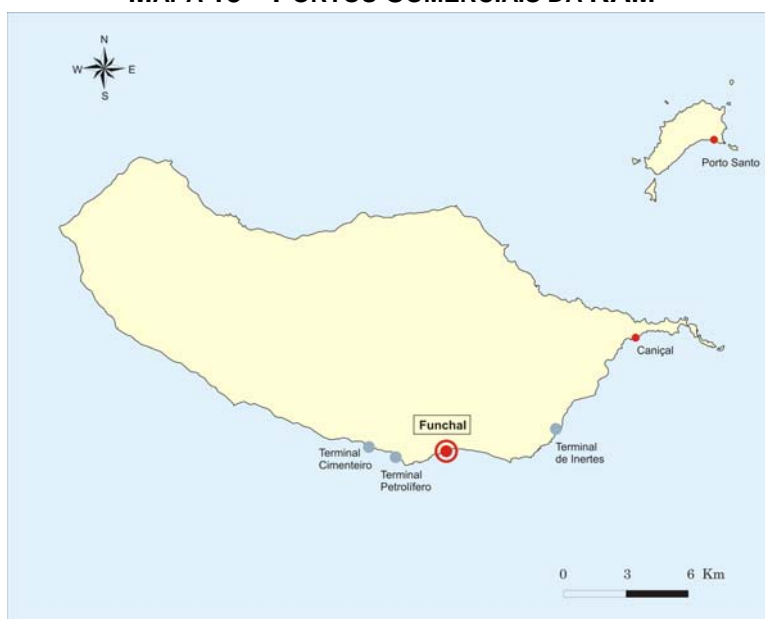
1.5 – COMPOSIÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL

1.5.1 – OS PORTOS COMERCIAIS

Actualmente, o Sistema portuário da Região Autónoma da Madeira, considerando apenas as infraestruturas onde se verifica o tráfego comercial, é constituído por três portos Porto do Funchal, Porto do Caniçal e porto do Porto Santo.

O Porto do Funchal continua a ser o principal porto da região, quer no que se refere ao tráfego de mercadorias, nomeadamente à carga geral contentorizada, quer ao tráfego de passageiros – o tráfego internacional dos navios e passageiros de cruzeiro e o tráfego regional da ligação marítima entre as ilhas da Madeira e do porto Santo.

MAPA 15 – PORTOS COMERCIAIS DA RAM



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA..

O porto do Caniçal, que na sua origem se destinava apenas a ser um terminal marítimo de apoio às indústrias localizadas na Zona Franca Industrial aumentou o volume e tipo de mercadorias movimentada, de acordo com os investimentos que têm vindo a ser executados para o transformar numa alternativa ao porto do Funchal.

No que se refere ao tráfego de granéis, estes dois portos são completados com o terminal de granéis sólidos (cimentos) da Praia dos socorridos, o terminal de granéis

líquidos (combustíveis) da Praia Formosa e o terminal de inertes (areias extraídas do fundo do mar) do Porto Novo.

Movimentação de mercadorias nomeadamente de granéis sólidos (cereais e cimentos) e líquidos (combustíveis – fuel, gás, etc..), estando em curso as obras de expansão que deverão permitir a transferência do tráfego de navios e mercadorias de carga geral (fraccionada e contentorizada) que actualmente é movimentada no Porto do Funchal.

O porto do porto Santo, concluído em 1981, assegura o movimento de mercadorias e de passageiros entre a Madeira e o Porto Santo, e algum tráfego internacional de passageiros de cruzeiro, embora de pequena expressão quando comparado com o registado no porto do Funchal.

1.5.2 – AS INFRAESTRUTURAS DE APOIO AO RECREIO E AO DESPORTO NÁUTICO

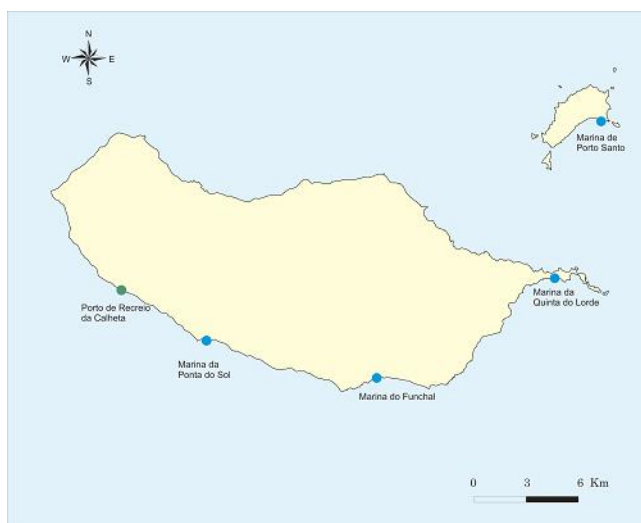
Até muito recentemente, a oferta de infraestruturas de apoio ao recreio e ao desporto náutico estava concentrada nos portos do Funchal e do Porto Santo. A marina do Funchal, encontra-se desde há muito superlotada e a Marina do Porto Santo algumas limitações de capacidade na época de verão, altura em que às dezenas de embarcações de passagem que m a travessia do Atlântico se juntam as embarcações dos residentes na madeira que ali se deslocam para férias mais ou menos prolongadas. Recentemente crescimento da procura fruto do desenvolvimento turístico da ilha e da sua maior capacidade de atracção – embarcações nacionais e estrangeiras que se deslocam propositadamente para aquela ilha para pequenos períodos de férias.

A importância como base de apoio à travessia do Atlântico, importância das embarcações estrangeiras de passagem principalmente no final do ano, período em o regime dos ventos alísios favorece o início da travessia do Atlântico. Importantes serviços de apoio à navegação, nomeadamente às embarcações e às tripulações, estaleiro de reparação naval, pintura, estacionamento a seco,

No início desta década foi construída, por iniciativa de um grupo privado, a Marina da Marina Quinta do Lorde, na Ponta de São Lourenço a Este da Ilha da Madeira e encontram-se em fase de conclusão mais três infraestruturas: um pequeno porto de

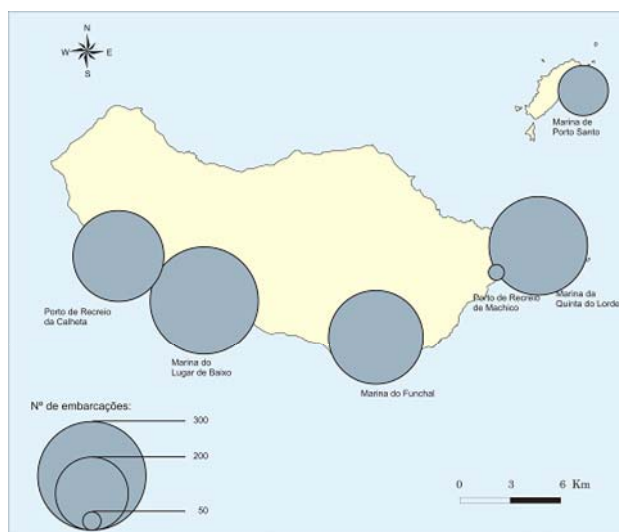
recreio em Machico, construído pela APRAM, e duas infraestruturas de média capacidade Marina do Lugar de Baixo Porto de Recreio da Calheta. Estas últimas infraestruturas estavam contempladas na proposta do Plano de Ordenamento do Turismo da Região Autónoma da Madeira e a sua promoção é da responsabilidade da Sociedade de desenvolvimento

MAPA 16 – LOCALIZAÇÃO E TIPOLOGIA DAS INFRAESTRUTURAS DE APOIO À NÁUTICA DE RECREIO NA RAM



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

MAPA 17 – CAPACIDADE DAS INFRAESTRUTURAS DE APOIO À NÁUTICA DE RECREIO NA RAM



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA .

A construção e o início da exploração destas novas infraestruturas permitirá aumentar e melhorar significativamente a capacidade da oferta e, ao mesmo a sua desconcentração permitindo melhores condições de conforto e segurança para a navegação de recreio mas assumindo-se pequenos mas importantes pólos de desenvolvimento à escala local.

QUADRO 59 – MARINAS E PORTOS DE RECREIO

Infraestruturas	Capacidade	Doca Seca	Conclusão
Marina do Funchal	260 embarcações	Varadouro do Funchal – São Lázaro	1984
Marina do Porto Santo	138 (dos quais 62 destinam-se a pequenas embarcações)	Estaleiro do Porto Santo	1986
Marina Quinta do Lorde	270 embarcações (incluindo 4 no cais de visitantes)	-	2002
Marina do Lugar de Baixo	297 embarcações de 8 a 25 mts	-	2004
Porto de Recreio da Calheta	250 embarcações de 6 a 20 mts	-	2004
Porto de Recreio de Machico	40 embarcações (embarcações até 15 metros)	-	2004

Fonte: RECOLHA PRÓPRIA.

2 – A REDEFINIÇÃO DO PAPEL DO PORTO DO FUNCHAL NO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL

2.1 – A EVOLUÇÃO DAS FUNÇÕES PORTUÁRIAS

Durante séculos o Funchal foi um ponto obrigatório de escala das embarcações que atravessavam o Atlântico. Nos tempos da navegação à vela as condições em que se efectuavam as viagens obrigavam a escalas frequentes e a localização geográfica da Madeira e a sua situação face ao percurso dos ventos alísios favoreciam a escala na ilha.

Apesar da inexistência de infraestruturas, o Funchal assumiu-se como uma importante base portuária no Atlântico, possibilitando o descanso e abastecimento das tripulações, a reparação das embarcações e o desenvolvimento de importantes transacções comerciais.

Mesmo depois da construção do primeiro cais acostável, no início do século XX, as limitações das infraestruturas e a distância ao centro da cidade fizeram com que, sempre que o tempo o permitia, o movimento de mercadorias e de passageiros continuasse a realizar-se junto à praia em frente à cidade.

A importância como porto de escala manteve-se mesmo depois da introdução do motor a vapor. A autonomia das novas embarcações era relativa, uma vez que a necessidade de assegurar um compromisso entre a capacidade de transporte de mercadorias e do carvão necessário para a viagem continuava a obrigar a escalas frequentes para reabastecimento.

No início do século XX, o Funchal passou a dispor de um molhe-cais que permitia as operações de embarque/desembarque em melhores condições. Nesta mesma data, o governo de Espanha iniciou grandes investimentos nas principais infraestruturas portuárias do seu arquipélago – os portos de La Luz, em Las Palmas de Gran Canária, e de Santa Cruz, em Tenerife – e, simultaneamente, concedeu-lhes o estatuto de Portos Francos tornando-os muito mais atractivos para a navegação, face aos baixos custos portuários. O investimento continuado nas infraestruturas e o desenvolvimento

dos serviços prestados à navegação foram contribuindo, ao longo do tempo, para o desviar dos tráfegos do Funchal para estes dois portos das ilhas Canárias.

Com o fim da 2ª Grande-Guerra, verificaram-se mudanças estruturais profundas ao nível da navegação e dos tráfegos, que se reflectiram nas funções exercidas até então pelo porto do Funchal e que tinham servido de pressupostos às suas opções de desenvolvimento: o porto deixou de ter as características fundamentais de porto de turismo e de escala das grandes rotas da navegação, para ser quase exclusivamente de comércio.

No período pós 2ª Grande-Guerra, mais de metade da frota mundial de comércio tinha sido destruída no conflito e os navios que restavam estavam gastos e envelhecidos. Em sua substituição surgiram inovações no dimensionamento, na forma e na propulsão dos navios – desapareceram as caldeiras a carvão e surgiram em sua substituição as turbinas de vapor, os motores de combustão interna e as turbinas a gás.

Com o fim da era do carvão, e por via das inovações operadas, alargaram-se os raios de acção dos navios e eliminaram-se as escalas menos atractivas ou menos convenientes para a navegação. Neste contexto, o Funchal, porto tradicional de escala para reabastecimento de carvão, de água e de produtos frescos que os longos períodos de navegação exigiam anteriormente, foi duramente afectado.

A mudança de combustível e o facto de o porto não estar preparado para a nova fase de abastecimento de “óleos combustíveis” contribuiu para que muitos navios que o frequentavam antes da guerra deixassem de o fazer, passando a abastecer-se nos portos vizinhos, nomeadamente nas Canárias.

A obras de ampliação e modernização do porto, necessárias para assegurar o fornecimento de combustíveis (que permitiria encarar o regresso dos tráfegos), tardaram a concretizar-se e ficaram sempre aquém do desejado, fazendo com que as grandes linhas de navegação internacional deixassem de escalar o porto do Funchal.

Os diferentes projectos voltaram sempre as costas à solução completa do problema das limitações do porto, projectando obras para servirem apenas o tráfego local das

mercadorias. Foram sempre escolhidas as soluções economicamente mais vantajosas, apesar da existência de algumas vozes discordantes que previam e temiam as consequências destas opções.

O aspecto de porto de escala, característica dominante no porto do Funchal até ao começo da 2ª Grande-Guerra, e que tinha dado à ilha da Madeira uma situação de ligeiro desafogo económico, foi completamente esquecido.

Contudo, mesmo depois do fim do conflito, a navegação manteve, durante anos, as características de elevada tonelagem média de arqueação verificando-se o predomínio dos grandes transatlânticos, nomeadamente dos navios mistos e de passageiros das linhas regulares.

Os valores do tráfego, eram demasiado elevados para a capacidade das infraestruturas, originando a saturação completa dos cais e terraplenos e problemas operacionais resultantes da mistura dos tráfegos de passageiros e de mercadorias.

Assim, o período pós 2ª Grande-Guerra foi dominado por grandes discussões sobre a expansão do porto do Funchal, sucedendo-se uma série de estudos e planos alternativos. Contudo esta questão seria marcada pela falta de decisão sobre a opção mais conveniente e pelo adiamento constante da solução do problema.

Em causa estavam diferentes opções baseadas em diferentes teorias sobre as possibilidades que se deparavam no porto do Funchal e no papel que este poderia aspirar no contexto da nova organização dos transportes marítimos.

As teorias minimalistas baseavam-se no elevado número de passageiros movimentados naquela época para defenderem que o Funchal apenas poderia aspirar a ser um grande porto de passageiros e de turismo e um modesto porto de comércio, sendo com base nestes pressupostos que se deveriam desenvolver os esquemas das suas obras e melhoramentos.

No extremo oposto, surgiram propostas mais ambiciosas, como a que reclamava a construção do “grande porto e aeroporto do Funchal” que pudesse fazer face à

concorrência dos portos das ilhas Canárias nomeadamente Las Palmas e Santa Cruz de Tenerife.

Contudo, as decisões foram sempre dominadas pelas questões financeiras, verificando-se alguma falta de estratégia e de visão sobre as possibilidades de aproveitamento das oportunidades que se poderiam colocar ao porto, e uma certa acomodação à situação.

As soluções mais ambiciosas foram sempre sucessivamente ignoradas por parte dos responsáveis portuários daquela época. Estes refugiavam-se em aspectos menos optimistas, como a falta de competitividade face a outros portos, maiores e mais bem apetrechados, e à reduzida capacidade de geração de tráfegos, que dificultava a atracção da navegação (que buscava na carga o motivo de escala). Não colocavam a hipótese de enfrentar os problemas para inverter a situação a favor do porto do Funchal.

Com a chegada da autonomia e a regionalização da política portuária assistiu-se, nos finais da década de 70 do século passado, à concretização de importantes obras de modernização e expansão do porto do Funchal, nomeadamente, à construção do terminal de contentores, do terminal de pesca e entreposto frigorífico, dos silos de cereais e da marina de recreio.

Nas décadas seguintes, foram construídos novos terminais especializados, modernizados alguns dos pequenos portos e construídos os portos do Porto Santo e, mais tarde, do Caniçal – este último associado à criação da Zona Franca.

Com o desenvolvimento do porto do Funchal, a grande concentração de tráfegos e de actividades no seu interior revelou-se negativa e impeditiva do normal funcionamento e operacionalidade do porto. Este facto é agravado pelos problemas resultantes da grande pressão urbana, que foi tornando cada vez mais incompatível a operação de um porto de mercadorias no centro da cidade do Funchal.

Neste contexto o Governo Regional da Madeira tomou a decisão de construir o novo porto comercial no Caniçal, a partir do terminal existente na Zona Franca da Madeira,

para onde deverá ser transferido todo o movimento de mercadorias, à excepção do tráfego intra-regional, realizado entre as ilhas da Madeira e do porto Santo.

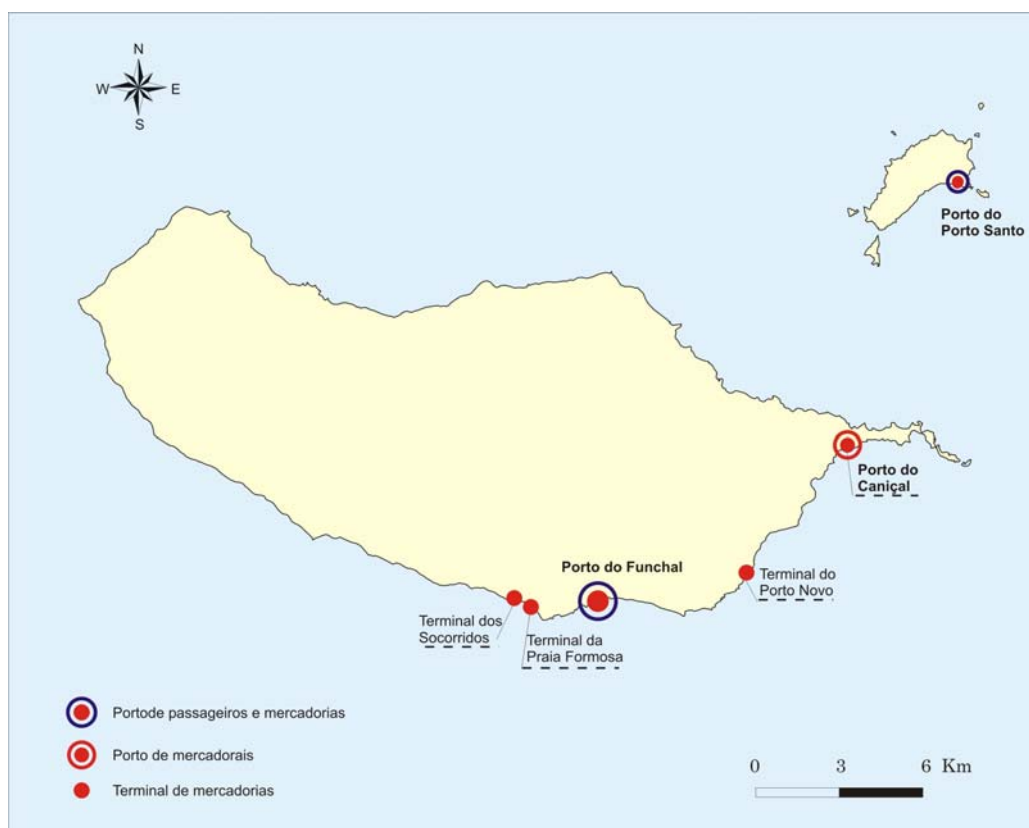
Todos estes factores, associados à evolução do ambiente económico e social, interno e externo, vão provocar profundas alterações no papel que o Porto do Funchal desempenha no contexto do sistema portuário regional, assistindo-se à aposta na especialização nas funções portuárias associadas ao turismo, ao lazer e ao recreio náutico.

**QUADRO 60 – FUNÇÕES A ASSEGURAR PELAS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS
DEDICADAS AO TRÁFEGO COMERCIAL NA RAM**

Portos / Terminais	Função	Tipo de tráfego / actividade
Funchal	- Passageiros	- Cruzeiros turísticos; - Tráfego regional (ligação Funchal-Porto Santo).
	- Náutica de Recreio e actividades Marítimo Turísticas	- Embarcações de recreio e desporto náutico (residentes e visitantes); - Embarcações dedicadas às actividades marítimo-turísticas.
	- Mercadorias	- Tráfego regional (ligação Funchal-Porto Santo).
Caniçal	- Mercadorias	- Carga geral contentorizada, granéis sólidos, granéis líquidos;
	- Pesca	- Embarcações de pesca regional.
	- Reparação naval	- Embarcações de pesca.
Porto Santo	- Passageiros	- Tráfego regional (ligação Funchal-Porto Santo); - Cruzeiros turísticos.
	- Náutica de Recreio	- Embarcações de recreio e desporto náutico (residentes mas sobretudo visitantes e embarcações de passagem).
	- Mercadorias	- Tráfego regional (ligação Funchal-Porto Santo).
	- Pesca	- Embarcações de pesca
Socorridos	- Mercadorias	- Descarga e armazenagem de granéis sólidos (cimentos).
Praia Formosa	- Mercadorias	- Descarga e armazenagem de granéis líquidos (combustíveis – fuel, gasolina, gasóleo, gás).
Porto Novo	- Mercadorias	- Descarga de granéis sólidos (areias).

Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA

MAPA 18 – A RECOMPOSIÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO REGIONAL



Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

QUADRO 61 – EVOLUÇÃO DAS FUNÇÕES PORTUÁRIAS – PORTO DO FUNCHAL

Época	Funções dominantes	Contexto Interno	Contexto externo
Até ao século XX	<p><u>Funções de dependência Oceânica e portuária:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Transporte de passageiros (tráfego internacional, nacional e regional); <p><u>Funções ligadas aos requerimentos aos navios:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Escala; Manutenção; Segurança. <p><u>Funções de dependência Continental:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Trânsito. 	<ul style="list-style-type: none"> Inexistência de infraestruturas portuárias; Movimento de mercadorias e passageiros efectuado directamente na praia através de pequenas embarcações locais; Desenvolvimento de funções e actividades de apoio ao tráfego marítimo; Aproveitamento das escalas para transacções comerciais (integração na economia internacional dominada pelo Atlântico); 	<ul style="list-style-type: none"> Descobrimento e exploração de novos territórios por parte das grandes potências marítimas europeias; Desenvolvimento da economia mercantilista do Atlântico; A pouca autonomia das embarcações ditava a importância das escalas para abastecimento, descanso das tripulações e reparação/manutenção das embarcações;
Primeira metade do século XX	<p><u>Funções de dependência Oceânica e portuária:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Transporte de passageiros (tráfego internacional, nacional e regional); Turismo. <p><u>Funções ligadas aos requerimentos aos navios:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Escala. <p><u>Funções de dependência Continental:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Trânsito. 	<ul style="list-style-type: none"> Construção do primeiro molhe-cais acostável, mas manutenção das limitações a nível das infraestruturas; Afirmação como destino turístico, apesar das dificuldades de acessibilidade; Relativa importância do tráfego de mercadorias e grande importância do tráfego de passageiros (turistas, e nacionais); 	<ul style="list-style-type: none"> Introdução dos motores a vapor que permitiram às embarcações dispor de maior autonomia e capacidade de transporte; Desenvolvimento dos territórios ultramarinos e intensificação dos tráfegos marítimos; Apesar das inovações tecnológicas, manteve-se a importância das escalas; Início da concorrência de outros portos insulares, nomeadamente do Arquipélago das Canárias.
De meados da década de 40 à década de 70 do século XX	<p><u>Funções de dependência Oceânica e portuária:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Transporte de passageiros (tráfego internacional, nacional e regional); Turismo. <p><u>Funções de dependência Continental:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Trânsito. 	<ul style="list-style-type: none"> Limitação das infraestruturas portuárias e inexistência de fornecimento de óleos combustíveis; Aumento da importância do tráfego de passageiros. Época dos grandes paquetes de transporte de passageiros (turistas, emigrantes e nacionais); 	<ul style="list-style-type: none"> Substituição do carvão pelos óleos combustíveis; Aumento da concorrência dos Portos das Ilhas Canárias; Fortes correntes de emigrantes em direcção ao continente Americano;
Décadas de 70 a 90 do século XX	<p><u>Funções de dependência Oceânica e portuária:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Turismo; Transporte de passageiros; (tráfego nacional e regional) <p><u>Funções ligadas aos requerimentos aos navios:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Recreio náutico Pesca Defesa <p><u>Funções de dependência Continental:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Trânsito 	<ul style="list-style-type: none"> Obtenção do estatuto de Região Autónoma, e regionalização da política portuária da RAM; Modernização das infraestruturas portuárias no porto do Funchal e Construção de terminais especializados Granéis sólidos (cimentos, inertes...); Fase de grande desenvolvimento económico e social da RAM e desenvolvimento da infra-estruturação do território. Melhoria das acessibilidades às escalas externas e internas; Manutenção e posterior incremento da actividade dos cruzeiros turísticos; 	<ul style="list-style-type: none"> Desenvolvimento do transporte aéreo e desaparecimento do transporte marítimo de passageiros; Reorganização das linhas do comércio marítimo internacional e desenvolvimento da contentorização; Desaparecimento do tráfego das ex-colónias do Ultramar; Integração europeia e canalização de importantes fundos financeiros para apoio ao desenvolvimento regional; Incremento da actividade dos cruzeiros turísticos na Europa a partir da década de 80.
Perspectivas futuras	<p><u>Funções de dependência Oceânica e portuária:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Turismo Transporte de passageiros (tráfego regional) <p><u>Funções ligadas aos requerimentos aos navios:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Náutica de Recreio Defesa <p><u>Funções de dependência Continental:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Trânsito 	<ul style="list-style-type: none"> Necessidade de reformular o modelo de desenvolvimento económico regional; Transferência da actividade de movimentação de mercadorias (com excepção do tráfego regional) para o novo porto do Caniçal; Especialização do porto do Funchal nas funções relacionadas com o turismo e recreio náutico. Grande aposta na criação de condições de apoio aos cruzeiros turísticos; Reconversão das áreas portuárias para instalação de novas actividades de lazer e melhoria da articulação porto-cidade; Construção de instalações e equipamentos de apoio aos passageiros. 	<ul style="list-style-type: none"> Aumento da concorrência internacional ao nível do tráfego de cruzeiros; Alargamento da União Europeia e redireccionamento para os países dos fundos de apoio ao desenvolvimento regional;

Fonte: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

2.2 – A ESPECIALIZAÇÃO DAS FUNÇÕES PORTUÁRIAS – O TURISMO MARÍTIMO

O crescimento que a actividade dos cruzeiros tem registado nos portos do Arquipélago da Madeira, acompanhando o *boom* da actividade ao nível mundial e regional (Europa do Norte e Mediterrâneo), traz novos desafios e responsabilidades para as várias entidades com intervenção directa ou indirecta neste sector.

A Madeira comporta, como ficou explícito, um conjunto de factores que favorecem a sua atractividade como destino de cruzeiros e que permitem perspectivar o crescimento sustentado da actividade no arquipélago.

A acessibilidade ao mercado europeu, em crescimento, e a proximidade a uma série de portos de cruzeiro, a poucas horas de navegação (Canárias, Costa de África, fachada atlântica da Europa e Mediterrâneo Ocidental), que permitem aumentar as escalas e diversificar os produtos oferecidos, constituem factores importantes para o estabelecimento das linhas de cruzeiro.

Paralelamente, a Madeira poderá tirar partido da proximidade à área do Mediterrâneo e ao Norte de África, uma importante região de referência no âmbito dos cruzeiros turísticos e um mercado em forte expansão. A associação ao Mediterrâneo, mantendo, contudo, a identidade “Atlântica”, poderá contribuir para o desenvolvimento da actividade e para a diminuição da sua sazonalidade.

A acessibilidade aérea é também um complemento importante, oferecendo a muitos portos e regiões possibilidades de desenvolver novos tráfegos – os *fly cruises* – cruzeiros associados à viagem aérea e que têm vindo a registar um crescimento superior ao da actividade global no mercado americano.

A melhoria da acessibilidade aérea, com a recente entrada em funcionamento do Aeroporto Intercontinental do Funchal, permitirá a realização, directamente para a Região, de vôos transcontinentais e a possibilidade de desenvolver o mercado dos *Fly Cruises*. Independentemente do porto do Funchal poder aspirar a funcionar como *home port* para alguns navios, está aberta a oportunidade para um maior número de passageiros iniciarem ou terminarem o seu cruzeiro na região, passando aí alguns dias, com todos os benefícios económicos que daí resultam.

Para além das imprescindíveis acções de promoção, o desenvolvimento destes novos tráfegos deverá incluir a criação de mais e melhores serviços aos passageiros, à semelhança do que já acontece noutros portos, nomeadamente o desalfandegamento e o transporte directo das bagagens para o aeroporto ou para o navio e a oferta de excursões, entre outros.

Entre os principais aspectos que deverão merecer uma intervenção das entidades portuárias destacam-se as infraestruturas de apoio aos passageiros, as instalações dos serviços de alfândega, o ordenamento e a sinalização dos espaços portuários e, por fim, as condições de acessibilidade ao centro da cidade. Muitas destas questões foram já equacionadas no âmbito do Plano de Ordenamento do Porto do Funchal, promovido pela APRAM, e que prevê, entre outros projectos, a transferência da movimentação das mercadorias para o novo porto do Caniçal, em 2005, e a melhoria das condições de acolhimento dos navios e dos passageiros de cruzeiros no Funchal.

A estratégia de desenvolvimento do porto do Funchal perspectiva o desenvolvimento das actividades náuticas, marítimo-turísticas e dos cruzeiros turísticos recomendando uma diversidade de produtos turísticos específicos associados ao mar.

Paralelamente à expansão da actividade dos cruzeiros turísticos regista-se um acréscimo da concorrência entre portos, cidades e regiões na tentativa de se posicionarem no mercado ou de atraírem mais linhas, mais navios e mais passageiros.

Em 1995, a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira (APRAM) promoveu, em associação com as Autoridades Portuária de Santa Cruz de Tenerife e de Las Palmas, a criação de uma zona de cruzeiros – “*Cruises in the Atlantic Islands*” – que constituiu actualmente a imagem de marca desta região.

A associação com outros portos do Arquipélago das Canárias e do Norte de África, através da constituição da associação *Cruises in the Atlantic*, tem como objectivo a promoção conjunta dos cruzeiros, tirando partido da proximidade geográfica dos portos da Madeira, das Canárias e do Norte de África, e da diversidade cultural, histórica, linguística e paisagística destas regiões.

Destaca-se, ainda, o facto de desde 1995 as autoridades regionais assegurarem uma participação institucional da Região na maior feira de cruzeiros do mundo, a “*Miami Seatrade*” através da “*Cruises in the Atlantic Islands*”. Paralelamente passaram a ser desenvolvidas políticas específicas de promoção no mercado do EUA, em associação com os portos de Lisboa, Málaga e Sevilha.

Estas acções de promoção e divulgação da região no exterior desenvolvem-se em parceria com os agentes privados, em particular com os agentes de navegação e os operadores turísticos.

Apesar das melhorias verificadas nas condições de acolhimento dos passageiros permanecem ainda algumas limitações, cuja resolução obrigará a um esforço continuado por parte das entidades ligadas ao sector (APRAM, Direcção Regional do Turismo, Câmara Municipal do Funchal, agentes de navegação e operadores turísticos).

Considerações Finais

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho de investigação analisámos o desenvolvimento do Porto do Funchal, centrando-nos na evolução das infraestruturas, dos tráfegos e das funções portuárias e enquadrando-o no contexto da navegação atlântica e do sistema portuário insular regional.

A investigação teve como objectivo provar a Tese de que a modificação das funções desempenhadas pelo Porto do Funchal ao longo do século XX foram determinadas, sobretudo, por factores externos – alteração nos padrões do comércio internacional e nos transportes marítimos – tendo os factores internos – como a inadequação das infraestruturas e dos serviços prestados – funcionando como factores limitativos, repulsivos da navegação e condicionantes do desenvolvimento do porto.

Simultaneamente apostou-se em demonstrar a existência actual de um conjunto de factores externos que, devidamente aproveitados e potenciados através de factores internos, poderão contribuir para o iniciar de um novo ciclo de desenvolvimento do Porto do Funchal, sustentado na aposta de especialização em algumas funções portuárias.

Durante séculos, a localização e situação geográfica do Porto do Funchal, contribuiu para que este se assumisse como um importante porto de escala nas rotas do Atlântico e como um importante factor de desenvolvimento económico e social da cidade do Funchal e do Arquipélago da Madeira.

A indefinição estratégica relativamente ao sector portuário e as limitações e dificuldades internas, relacionadas com o investimento nas infraestruturas portuárias e o desenvolvimento dos serviços prestados à navegação, funcionaram como factores inibidores da competitividade e atractividade do porto do Funchal, apresentando-se como um factor repulsivo na navegação.

Neste contexto, o porto do Funchal pode ser considerado, ao longo de toda a sua história, como um porto reactivo, reagindo sempre tardiamente e de forma insuficiente à evolução dos contextos interno e externo.

Entre os principais factores de ordem externa, que desempenharam um papel de destaque na alteração da importância do porto do Funchal, referem-se a concorrência de outros portos insulares atlânticos, a evolução da tecnologia e organização dos transportes marítimos internacionais de mercadorias, as modificações nos padrões do comércio internacional, o desenvolvimento da aviação e a consequente diminuição e posterior desaparecimento do transporte marítimo de passageiros. No plano interno, as contínuas indefinições sobre os investimentos, que conduziram à desadequação das infraestruturas e dos serviços portuários face às necessidades dos tráfegos, acentuaram os efeitos resultantes do contexto externo e ditaram o afastamento e a marginalização do Funchal face às rotas marítimas do Atlântico e do comércio internacional.

O desenvolvimento do transporte aéreo, inicialmente com os hidroaviões que amarizavam no porto do Funchal, seguindo-se com os aviões que passaram a aterrar na pista do Porto Santo e, posteriormente, no aeroporto de Santa Catarina, na ilha da Madeira, veio melhorar a acessibilidade da Região, encurtando os tempos de percurso e tornando-a menos dependente do transporte marítimo para alguns tráfegos, nomeadamente, o de passageiros. Apesar disto, o porto do Funchal continuou a desempenhar um papel estratégico fundamental para o desenvolvimento económico e social da Madeira, assegurando os abastecimentos de que a região carece e facilitando as poucas, mas importantes, exportações regionais.

A pequena dimensão do *hinterland* e as limitações da sua capacidade de geração/atração de tráfegos – resultado da dimensão da ilha e do arquipélago da Madeira, das características da sua economia e dos seus níveis de desenvolvimento sócio-económico, serviu de pretexto, em períodos chave do desenvolvimento do porto, para justificar as opções de desenvolvimento e as limitações dos investimentos.

Apesar de considerado um dos principais pilares do desenvolvimento económico e social da ilha e da região, nunca foi dada ao porto do Funchal a oportunidade de poder desempenhar o seu papel de forma eficiente. A situação inversa verificou-se no Arquipélago vizinho das Canárias onde, desde o início do século XIX até à actualidade, os seus dois principais portos se assumiram como portos proactivos, sabendo antecipar as mudanças e tirando partido das oportunidades de desenvolvimento do próprio negócio portuário.

Ao longo das primeiras décadas do século XX, as relações de complementaridade que se registavam entre o porto do Funchal e os principais portos das ilhas Canárias foram-se transformando em relações de concorrência, marginalizando aos poucos a posição do porto do Funchal no contexto dos portos desta região do atlântico.

Esta situação acentuou-se na segunda metade do século XX quando se começou a assistir a um processo de selecção e concentração portuária por parte dos armadores das linhas marítimas, fruto da necessidade de aumentar a eficiência e as margens de lucro dos transportes marítimos. A nova organização do transporte marítimo ditou uma reorganização do sistema portuário a diferentes escalas, assistindo-se à perda de importância de muitos pequenos portos. Esta realidade, ajudada pela falta de adaptação do Porto do Funchal às novas exigências, ditou a diminuição da sua importância à escala internacional.

O porto do Funchal foi tradicionalmente um porto de passageiros com uma grande importância do tráfego de turismo. A importância dos cruzeiros turísticos manteve-se mesmo depois do desaparecimento das linhas regulares de transporte marítimo de passageiros (linhas transatlânticas, linhas das colónias e cabotagem nacional), assistindo-se, nas décadas de 70 e 80 do século passado, à escala regular por parte de navios de turismo. Com o aumento desta actividade que se registou na Europa sobretudo na década de 90, o Funchal manteve a sua posição competitiva afirmando-se como um principais portos nacionais neste tipo de tráfego e um dos mais importantes à escala das ilhas atlânticas. O contexto de desenvolvimento desta actividade coloca um conjunto de novas oportunidades e desafios ao Porto do Funchal que deverão ser devidamente aproveitados.

O Plano Director do porto do Funchal consubstancia a estratégia definida pelo Governo da Região Autónoma da Madeira e pela Autoridade Portuária no sentido de adaptar o porto do Funchal para o turismo e o recreio náutico, através da libertação do tráfego de mercadorias, da construção de infraestruturas e instalações adequadas a estas actividades e da melhoria da integração urbana.

Contudo, o exemplo do passado mostra-nos que a fama e a atractividade turística tradicional da Madeira poderá não ser suficiente no futuro. Como se referiu, ao longo do trabalho, a concorrência entre cidades, portos e regiões para captar os diferentes

tipos de tráfego é cada vez maior, ao mesmo tempo que os armadores, os operadores turísticos e os passageiros são cada vez mais exigentes. Este facto é particularmente importante porque são estes últimos que vão determinar a escolha de uns portos em detrimento de outros, de acordo com as condições de acolhimento e o nível dos serviços prestados.

Não basta pois determinar as oportunidades nem conceber planos ou projectos, mais ou menos ambiciosos. É imprescindível que se implementem rapidamente as estratégias e as soluções preconizadas pelas entidades regionais e exigidas pelos tráfegos, ao tempo que será necessário um acompanhamento permanente da evolução do mercado e da estratégia dos portos concorrentes.

A terminar, uma referência ao futuro porto comercial da RAM, construído no Caniçal. O desenvolvimento desta infraestrutura partiu da adaptação do terminal marítimo de apoio à Zona Franca da Madeira e a sua execução registou alguns problemas e acidentes graves que levaram, inclusive à alteração do projecto inicial. Não querendo nem podendo fazer uma análise mais crítica deste projecto, da forma como ele se desenvolveu e da sua solução final (porque não foi tema de destaque neste trabalho), os ensinamentos retirados do estudo do porto do Funchal e a lembrança de que, por vezes, “a história se repete”, leva-nos a deixar aqui uma nota para a necessidade de um acompanhamento e uma avaliação regular do seu funcionamento e da sua operacionalidade, tendo em vista corrigir atempadamente eventuais disfuncionalidades que se registem e assegurar correctamente o seu desenvolvimento futuro, de acordo com as necessidades de desenvolvimento da região e dos tráfegos.

BIBLIOGRAFIA

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (2000) – “*Do Passado*”, Madeira, Funchal, Setembro.

ALEMANY, J. LLOVERA (1989) – “*Evolución y Situación Actual del Sistema Portuario Español*” in *El Front Marítim Català*, CIRIT, Barcelona, p.37-46.

ALEMANY, J. LLOVERA (2002) – “*El Puerto de Barcelona – un pasado, un futuro*”, Port de Barcelona, Barcelona.

ALEMANY, J. LLOVERA (2003) – “*Les Relaciones Puertos-Ciudad y los Proyectos en América Latina*”, in I Encuentro Internacional sobre relaciones Puertos-Ciudad, 15-19 Septiembre, Universidad internacional Menéndez Pelayo.

ALVARGONZALEZ, Ramón (1985) – “*Funciones y Morfología de los Puertos Españoles*” in *ERIA*, nº 8, Oviedo, p.5-59.

ANTIER, Jean-Jacques (1982) – “*Les premiers paqueboats à vapeur*”, Editions L’Ancre de Marine, Saint-Malo, França (1er édition).

ARAGÃO, António (1987) – “*Para a História do Funchal*” – Governo Regional da Madeira, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), 2ª edição, Funchal.

ARAGÃO, António (1992) – “*O Espírito do Lugar – A Cidade do Funchal*”, Pedro Ferreira – Artes Gráficas, Rio de Mouro.

ASSEMBLEIA NACIONAL (1959) – “*Il Plano de Fomento (1959-1964)*”, *Pareceres da Câmara Corporativa*, Volume II, Imprensa Nacional, Lisboa,

AUGUSTO DA SILVA, Fernando; MENESES, Carlos Azevedo (1998) – “*Elucidário Madeirense*”, 3 Volumes, Secretaria Regional de Turismo e Cultura, Funchal.

BAUDOIN, T. (1989) – “Le Rôle Essentiel des Métropoles Portuaires dans L'internationalisation de L'Europe” in *II Congresso Internacional Villes et Ports*, Barcelona.

BIAGINI, Emilio (1999) – “Island Environments” - in *Insularity and Development International Perspectives on Islands*, Emilio Biagini e Brian Hoyle (ed.), Island Studies Series, Londres.

BIRD, J.H. (1963) – “The Major Seaports of the United Kingdom”, Hutchinson, Londres.

BIRD, J.H. (1980) – “Seaports as a Subset of Gateways – A Research Survey” in *Progress in Human Geography*, vol.4, nº3, Londres, p. 70-360.

BIRD, J.H. (1984) – “Seaport Development: Some Questions of Scale” in *Seaport Systems and Spatial Change*, B.S. Hoyle e D. Hilling (ed.), Wiley, Suffolk.

BROUGHAM, John (1997) – “The Internet for Marketing and Sales of Cruise and Ferry Products” in *The Future in The Cruise + Ferry 97 Exhibition*, London, 13-15 Maio.

BRUNET, H. (1983) – “Indicateurs Quantitatifs et Qualitatifs des Phénomènes Micro et Macroéconomiques dans les Transports Maritimes” in *Journal de la Marine Marchand*, Paris, p.22-43.

BRUTTOMESSO, Rinio (1993) – “Working on the water's edge” in *Waterfronts - A new frontier for cities on water - Cities on Water*, Ed. Rinio Bruttomesso, Veneza.

BRUTTOMESSO, Rinio (1999) – “Le Réaménagement des Espaces Portuaire Délaissés”, *Grandes Villes et Ports de Mer*, Les Annales de la Recherche Urbaine, nº55-56, Septembre, p.5-10.

BUSSEY, Jane (2003) – “Companies, ports bear costs of heiqhtened security”, Miami.

CABRAL, Natércia (2000) – “O Desenvolvimento dos Cruzeiros Turísticos e as Gares de Passageiros em Lisboa”, coordenação e edição de João Figueira de Sousa, Lisboa.

CALDEIRA, Abel Marques (1995) – “O Funchal no Primeiro Quartel do Séc. XX, 1900-1925”, Editorial Eco do Funchal (Rodrigues & Caldeira, Lda.), 2.^a edição, Funchal, p.15-25.

CALDEIRINHA, Victor (2002) – “Terminais Portuários – Usos Provativos, Público e Dedicados” in Mar, Outubro-Dezembro.

CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL (1997) – “Roteiro Histórico Turístico da Cidade Funchal”, Câmara Municipal do Funchal, Funchal.

CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL (s.d.) – “Funchal Porto de Mar”, comissão de actividades culturais (editado por ocasião da exposição com o mesmo nome, realizada na Câmara Municipal do Funchal).

CARBONARA, Vittorio Garroni (1997) – “Futuristic Cruise Liners” in *The Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, Singapura, 4-7 Dezembro.

CASTEJÓN, Rosa (1992) – “Principios Teóricos y Metodológicos sobre Geografía Portuaria la Proyección Exterior del Puerto de Barcelona”, Barcelona Publicacions, Universidade de Barcelona.

CASTEJÓN, Rosa e **CHARLIER**, Jacques (2000) – “El Renacer de Los Cruceros: La mundialización de los negocios turísticos y marítimos”, Fundación Portuaria, Madrid.

CAU, Luciano (1999) – “Islands within Islands: Inner Isolation in Sardinia and Ireland” in *Insularity and Development International Perspectives on Islands*, Emilio Biagini e Brian Hoyle (ed.), Island Studies Series, Londres, p. 322-357.

CAVALLARO, Carmelo (1999) – “Prevention of Natural Catastrophes: the Case of the Aeolian Islands” in *Insularity and Development, International Perspectives on Islands*, Emilio Biagini e Brian Hoyle (ed.), Island Studies Series, Londres.

CÉSAR, Figueira (1985) – “Ilha da Madeira”, Paraíso Terrestre, Eco do Funchal, Funchal.

CHALINE, Claude (1993) – “Grands Villes et Ports de Mer” in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, nº 55/56, Ministère de L’Équipement, du logement et des transports, Paris.

COLLIN, M. (1989) – “Villes et Ports: des relations nécessairement conflictuelles” in *II Congresso Internacional Villes et Ports*, Barcelona.

COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE (1909) – “Navegação para a Madeira e Açores. Cabotagem para a Madeira”, Acta da Sessão da Comissão da Marinha Mercante, Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, Imprensa Nacional, Lisboa.

CORRÊA, Marquez de Jacome (1927) – “A Ilha da Madeira – Impressões e Notas Archeologicas, Rurales, Artisticas e Sociaes”, Imprensa da Universidad, Coimbra.

COSTA GOMES, Manuel Januário (2004) – “Leis Marítimas”, Almedina, Coimbra.

CUNDARI, Gabriella (1999) – “Singularity, Diversity and Insularity: the Partenopean Islands of the Gulf of Naples” in *Insularity and Development, International Perspectives on Islands*, Emilio Biagini e Brian Hoyle (ed.), Island Studies Series, Londres.

DAVEAU, Suzanne (1998) – “Portugal Geográfico”, Edições João Sá da Costa, Lisboa.

DELGADO, Gerardo (2000) – “Los Cruceros en el Confín Atlántico de Europa: Canarias” in *El Renacer de Los Cruceros: La mundialización de los negocios turísticos y marítimos*, Fundación Portuaria, Madrid.

DHVFBO (2004) – “Plano de Protecção dos Portos no Âmbito do ISPS Code – Requisitos Fundamentais”, FBO, Oeiras.

DIAS, Manoel Affonso (1952) – “Porto do Funchal. Projectos para o seu melhoramento”, Julho, Lisboa (dactilografado).

DIRECÇÃO DE HIDROGRAFIA (1944) – “Roteiro do Arquipélago da Madeira e Ilhas Selvagens”, Ministério da Marinha, Lisboa.

DIRECÇÃO GERAL DOS SERVIÇOS MARÍTIMOS (1962) – “O Porto do Funchal – sua evolução e ampliação”, Ministério das Obras Públicas, Lisboa.

DIRECÇÃO REGIONAL DO PLANEAMENTO (1989) – “Operação Integrada de Desenvolvimento da Região Autónoma da Madeira”, Governo Regional da Madeira, Funchal.

DIRECÇÃO REGIONAL DO PLANEAMENTO (2002) – “Programa Operacional Plurifundos da RAM 2000-2006”, Governo Regional da Madeira, Funchal.

DIRECÇÃO REGIONAL DO PLANEAMENTO (s.d.) – “Programa Operacional Plurifundos – Operação Integrada de Desenvolvimento 1990-1993”, Governo Regional da Madeira, Funchal.

DIRECÇÃO REGIONAL DO PLANEAMENTO a (2000) – “Plano de Desenvolvimento Económico e Social da RAM 2000-2006”, Governo Regional da Madeira, Funchal.

DIRECÇÃO REGIONAL DO PLANEAMENTO b (2000) – “Estudos Prévios. Transportes, Tráfego e Infraestruturas Urbanísticas” in *POTRAM – Plano de Ordenamento Territorial da Região Autónoma da Madeira*, vol. III, Governo Regional da Madeira, Funchal.

DIRECÇÃO-GERAL DOS SERVIÇOS HIDRÁULICOS (1956) – “Plano de Fomento 1959-1964: Proposta da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos”, Ministério das Obras Públicas, Direcção dos Serviços Marítimos, Lisboa.

DIRECÇÃO-GERAL DOS SERVIÇOS HIDRÁULICOS (1965) – “Plano de Fomento: Subsídio da Direcção dos Serviços Marítimos para o Relatório Final do II Plano de Fomento”, Ministério das Obras Públicas, Direcção dos Serviços Marítimos, Lisboa.

ELIOT HURST, M. E. (1973) – “The Geographic Study of Transportation - Its Definition, Growth and Scope” in *Economic Geography*, nº 49, p.163-180.

ELIOT HURST, M. E. (1974) – “Transportation Geography. Comments and Readings”, Eliot Hurst (ed.), Mc graw-hill, Nova York.

ESCOUROU, P (1982) – “Le Tourisme de croisière, Cahier Nantais”, nº21, Institut de Géographie et d'Aménagement Régional, Université de Nantes, Nantes (Actes du Colloque d'Océanologie).

FERNANDES, Maurício (1991) – “Funchal Porto de Mar” in *Revista Islenha*, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), nº9, Julho-Dezembro, Funchal, p.32-35.

FERNANDES, Maurício (1998) – “Cenas do Turismo Marítimo: O Porto Que Nunca Existiu” in *Revista Islenha*, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), nº23, Julho-Dezembro, Funchal, p.72-88.

FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas (1990) – “O Vinho da Madeira no Século XVIII – Produção e Mercados Internacionais” in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1986, II Volume, Governo Regional da Madeira, Funchal, p.935-965.

FIGUEIRA DE SOUSA, João (1995) – “A política portuária e a reestruturação das actividades logísticas na A.M.L. - O exemplo do terminal Roll-on/Roll-off do porto de Setúbal e dos parques de 2ª linha” in *Inforgéo nº 7/8*, Associação Portuguesa de Geógrafos, Lisboa, p.63-79.

FIGUEIRA DE SOUSA, João (1997) – “Enclaves Territoriais no Ordenamento da Orla Costeira – O Caso dos Espaços portuários” in *Livro de actas do Seminário Sobre a Orla Costeira do Algarve*, Associação Eurocoast, Faro.

FIGUEIRA DE SOUSA, João (2000) – “El Archipélago de Madeira en la Ruta de los Cruceros Marítimos” in *IV Jornadas de Estudios Portuarios e Marítimos*, Asociación de Estudios Portuarios e Marítimos, Las Palmas de Gran Canaria.

FIGUEIRA DE SOUSA, João (2001) – “A Indústria dos Cruzeiros Turísticos” in *Portus nº 2*, Rete 2001, Setembro, Veneza, Itália, p.6-19.

FIGUEIRA DE SOUSA, João (2003) – “Portos, transportes marítimos e território”, Dezembro, Lisboa (edição e coordenação).

FOX, Robert; **LINGHORN**, A. (1999) – *“Liners – The Golden Age”*, Sing Cheong Printing Co. Ltd., Hong Kong, China.

FRUTUOSO, Gaspar (1998) – *“Saudades da terra”*, Instituto Cultural de Ponta Delgada, Ponta Delgada.

GARIBALDI, Roy (2003) – *“Os Sectores de Serviços”* in *As Praças Internacionais de Negócios no Contexto da Economia Global – O Caso do Centro de Negócios da Madeira*, 30 e 31 de Janeiro, Funchal.

GARRIDO, Liliana; **BRAZÃO**, Raquel (1993) – *“Zona Franca Industrial da Madeira e Respectivo Impacto Regional”*, Departamento de Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa.

GASPAR, Jorge (1970) – *“Os Portos Fluviais do Tejo”* in *Finisterra* nº 10, Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, p. 153-204.

GASPAR, Jorge (1993) – *“As Regiões Portuguesas”*, Ministério do Planeamento e da Administração do Território, Secretaria de Estado do Planeamento e Desenvolvimento Regional, Lisboa.

GASPAR, Jorge (2001) – *“Estudo de impacte socio-económico do porto de Lisboa”*, Administração do Porto de Lisboa, Março, Lisboa.

GIMENEZ CAPDEVILA, R. (1986) – *“Esbós de l’evolució de la Geografia dels Transports a l’Estat espanyol”* in *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Instituto de Estadística Catalán, nº 7 e 8, Barcelona, p.67-75.

GOVERNO REGIONAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (1985) – *“Programa de Desenvolvimento Regional 1986-1990”*, Funchal.

GOVERNO REGIONAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (1989) – *“Plano de Desenvolvimento Regional 1989/1993”*, Funchal.

GOVERNO REGIONAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (1997) – “História das Ilhas Atlânticas (Arte, Comércio, Demografia, Literatura)”, vol.I, Coleção Memórias, n.º 19, coord. ed. Alberto VIEIRA, Centro de Estudos de História do Atlântico, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Funchal.

GOVERNO REGIONAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (s.d.) - “Plano de Desenvolvimento Regional 1994-1999”, Quadro Comunitário de Apoio.

GOVERNO REGIONAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (s.d.) – “Plano de Médio prazo da Região Autónoma da Madeira 1994-1999”, Funchal.

GUIMERÁ, Augustín; **VIEIRA**, Alberto (1997) – “El Sistema Portuário-Mercantil de Las Islas del Atlántico Ibérico” in História das Ilhas Atlânticas, (Actas da Secção de Arquivos do IV Colóquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas, realizado em Canárias - Gran Canárias/Tenerife. Outubro de 1995. Centro de Estudos de História do Atlântico, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Coleção Memórias, Novembro, Funchal, p.205-221.

HANAPPE, P. e **SAVY**, M. (1981) – “Industrial Port Areas and the Kondratieff Cycle” in *Cityport Industrialization and Regional Development*, B. S. Hoyle e D.A. Pinder (ed.), Universidade de Southampton (org.), Pergamon Press, Inglaterra, p.11-21.

HENRIQUES, André (1993) – “Portos Portugueses: A Reforma do Sistema Portuário. Que (Des) Regulamentação para a Actividade Portuária”, Dissertação de Mestrado em Transportes, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

HENRIQUES, Armando (2003) – Disciplina: 521 Direito Comercial Marítimo, Curso de Gestão de Transportes Marítimos, Portos e Logística, I volume, 5º ano – 2º semestre, ano lectivo 200/2004, Escola Náutica Infante D. Henrique – Departamento de Gestão e Logística, policopiado.

HILLING, D. e **BROWNE**, M. (1998) – “Ships, Ports and Bulk Freight Transport” in *Modern Transport Geography*, B. S. Hoyle e R. Knowles (ed.), John Wiley & Sons Ltd, Inglaterra, p.241-261.

HILLING, D. e HOYLE, B.S. (1984) – “Spatial Approaches to Port Development” in *Seaport Systems and Spatial Change*, B.S. Hoyle e D. Hilling (ed.), Wiley, Suffolk, p.1-19.

HOYLE, B. (1988) – “Development Dynamics at the Port-City Interface” in *Revitalising the Waterfront*, B.S.Hoyle, D.A.Pinder e M.S.Husain (ed.), John Wiley & sons Ltd., Inglaterra, p.3-19.

HOYLE, B. e SMITH, J. (1998) – “Transport and Development: Conceptual Frameworks” in *Modern Transport Geography*, B. S. Hoyle e R. Knowles (ed.), John Wiley & Sons Ltd, Inglaterra, p.13-37.

HOYLE, B. S. e PINDER, D. A. (1981) – “Seaports, Cities and Transport Systems” in *Cityport Industrialization and Regional Development*, B.S. Hoyle e D.A. Pinder (ed.), Universidade de Southampton (org.), Pergamon International Library, Inglaterra, p.1-10.

HOYLE, Brian (1999) – “Islands, Transport and Development” in *Insularity and Development International Perspectives on Islands*, Emilio Biagini e Brian Hoyle (ed.), Island Studies Series, Londres, p. 137-158.

HUSAIN, M. S. (1981) – “Influences on Development Policy in the Port of Hamburg” in *Cityport Industrialization and Regional Development*, B. S. Hoyle e D.A. Pinder (ed.), Universidade de Southampton (org.), Pergamon Press, Inglaterra, p. 223-241.

IMO (2004) – “Information resources on Large Passenger Ship Safety” in Information Sheet No 37, Reino Unido.

INSTITUTO PORTUÁRIO E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS (2004) – “Encontro de Trabalho”, Código ISPS: Internacional Ship & Port Facility Security, Lisboa.

ISEMAR a (2000) – “Développer l'accueil des croisières dans les ports européen”, Synthèse n°26, Maio, Nantes.

ISEMAR b (2000) – *“Les croisières: défis portuaires et enjeux touristiques”*, Synthèse n°27, Setembro, Nantes.

JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE (1983) – *“L’Impact Économique des Ports”*, Paris.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1928) – *“Documentos Relativos à questão do Porto do Funchal”*, Ministério do Comércio e Comunicações, Imprensa Nacional, Lisboa.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1941) – *“Estudo Sobre o Melhoramento do Porto Comercial do Funchal”*, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Direcção Geral dos serviços Hidráulicos e Eléctricos Funchal, Julho.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1947) – *“Ante-projecto dos melhoramentos do porto do Funchal”*, Ministério do Comércio e Comunicações, Maio, Funchal.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1948) – *“Pequenos Portos do Arquipélago”*, Ministério do Comércio e Comunicações, Imprensa Nacional, Lisboa.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1951) – *“Relatório sobre a Actividade da Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira no período 1928 – 1951”*, Funchal.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1953) – *“Porto do Funchal – Perspectivas Económicas”*, Relatório do Director do Porto do Funchal, Junho.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1956) – *“Relatório sobre a Actividade da Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira de 1947 a 1955”*, Funchal.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1957) – “Breve Notícia da actividade Desenvolvida nos últimos Trinta Anos”, Setembro, Funchal.

JUNTA AUTÓNOMA DOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1959) – “Plano de arranjo do porto do Funchal”, Junta Central de Portos, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Abril, Funchal.

KING, Russell (1999) – “Islands and Migration” in *Insularity and Development International Perspectives on Islands*, Emilio Biagini e Brian Hoyle (ed.), Island Studies Series, Londres, p. 93-115.

KOEBEL, W. H. (1909) – “Madeira: Old And New”, Francis Griffiths, London.

KOON, Lee L. (1997) – “Destinations, itineraries and the economic impact of cruise calls” in *The Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, Singapura, 4-7 Dezembro.

LAVRADOR, José (s.d.) – “A Revolução na Ilha da Madeira. Depoimento para a historia da politica Portuguesa”, Editorial “Alba”, Rio de Janeiro.

LE LANNOU, M. (1964) – “Les Transports Maritimes. Réalité et Perspectives” – in *Revue de Géographie de Lyon*, vol.39, Lyon, p.207-245.

LEE, Aloysius (1997) – “The State of the Industry in the Asia Pacific” in *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 4-7 Dezembro, Singapura.

LONDON DOCKLANDS DEVELOPMENT CORPORATION (2000) – “Royal Commission of Toronto Waterfront”, Port 2000, Barcelona.

LOUREIRO, Adolpho (1910) – “Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes”, volume V, parte I - *Arquipélago da Madeira*, Imprensa Nacional, Lisboa.

MALEZIEUX e FISCHER (1986) – “La Crise de L’industrialisation Portuaire en Europe Occidentale” in *Ports et Mars*, Charlier, J. (ed.), Paradigme, Caen, p.221-230.

MARCADON, Jackes (1984) – “L’influence de la Crise Economique et des Conflits Armés sur les Transports Maritimes” in *NOROIS*, vol.31, nº122, Poitiers, p.271-293.

MARCADON, Jackes (1986) – “Le Concept D’Avant-Pays Marin: Approche Méthodologique” in *Ports et Mers, mélanges maritimes offerts à André Vigarié*, Jacques Charlier (F.N.R.S.)(ed.), Paradigme, Caen, p. 47-57.

MARQUES, Manuel Rebelo, **O’NEILL**, José Carlos (1984) – “Ser patrão de costa”, Mem Martins.

MARTI, Bruce E. (1990) – “Geography and the cruise ship port selection process” in *Maritime Policy and Management*, Taylor & Francis, EUA..

MATOS, Artur Teodoro de (1980) – “Transportes e Comunicações em Portugal”, Açores e Madeira (1750-1850), Ponta Delgada.

MATOS, Artur Teodoro de (1988) – “As Escalas do Atlântico no Século XVI”, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Série Separatas, 197, Lisboa.

MAZORRA, Arturo P. (1998) – “Buques de Crucero del Año 2000”, Aguilar Editores, S.L. Madrid.

MAZORRA, Arturo P. (2001) – “La industria del crucero: un futuro incierto” in *Puertos*, nº 87, Puertos del Estado, Setembro, Madrid.

MELLO, Luís de Sousa e **CARITA**, Rui (2002) – “Associação Comercial e Industrial do Funchal (1836-1933)” in *Esboço Histórico – Associação Comercial e Industrial do Funchal*, Câmara do Comércio e Indústria da Madeira, Edicarte, Funchal.

MEYER, H. (1999) – “City and Port. The Transfortamation of Port Cities – London – Barcelona”, NewYork and Rotterdam. International Books, Holanda.

MICHAELIDES, George (1997) – “Volume, Value and Characteristics of Maritime Tourism” in *the Eastern Mediterranean in The Cruise + Ferry 97 Exhibition*, London, 13-15 Maio.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (2002) – “Plano Nacional de Segurança Pública”, Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Brasília.

MINISTÉRIO DO TRABALHO (1980) – “Classificação Nacional de Profissões - Versão 1980”, Secretaria de Estado do Emprego, SICT, Lisboa.

MUÑOZ, Juan Manuel Barragán (1994) – “Ordenación, Planificación y Gestión del Espacio Litoral”, Oikos-Tau, Barcelona.

NABAIS, António J.C., **RAMOS**, Paulo O. (1987) – “100 Anos do Porto de Lisboa”, Administração do Porto de Lisboa, Lisboa.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (2003) – “Reportorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos”, ed. conj. com Organizacion Internacional del Trabajo, Genebra.

PÁEZ, Carmen de Paz (2002) – “Las Zonas Y Los Depósitos Francos en la Unión Europea”, (Coordenação e Direcção da Asociación española de Concesionarios de Zonas e Depósitos Francos), Santander.

PAGÈS, J.P, (1998) – “La croisière dans les ports français: intérêt économique”, AFIT,

PEREIRA, Eduardo C. N. (1989) – “Ilhas de Zarco”, 2 Volumes, 4ª edição, Câmara Municipal do Funchal, Funchal.

PINDER, D. A. (1981) – “Community Attitude as a Limiting Factor in Port Growth: the Case of Rotterdam” in *Cityport Industrialization and Regional Development*, B. S. HOYLE e D.A. PINDER (ed.), Universidade de Southampton (org.), Pergamon Press, Inglaterra, p.181-199.

POLLOCK, E. E. (1981) – “Free Ports, Free Trade Zones, Export Processing Zones and Economic Development” in *Cityport Industrialization and Regional Development*, B. S. Hoyle e D.A. Pinder (ed.), Universidade de Southampton (org.), Pergamon Press, Inglaterra, p.37-45.

POTRIKOWSKI, M. e TAYLOR, Z. (1982) – “Tendencias Actuales en la Investigación sobre Aspectos Espaciales del Transporte” in *Estudios Geográficos*, nº 168, Madrid p.269-293.

POZUETA ACHAVARRI, Julio; UREÑA FRANCÉS, José M. (1987) – “El Papel de los Puertos en Desarrollo Regional y la Ordenación del Territorio” in *Estudios Territoriales* nº 23, Instituto del Territorio Urbanismo, p.123-154.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1953) – “Plano de Fomento”, Ministérios de Economia e do Ultramar, Volume I, Lisboa.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1959) – “Relatório Final de Execução do I Plano de Fomento (1953-1958)”, Inspeção Superior do Plano de Fomento, Imprensa Nacional, Lisboa.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1972) – “Trabalhos Preparatórios do IV Plano de Fomento”, Volume 6 – II, Transportes e Telecomunicações, Lisboa.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO (1974) – “IV Plano de Fomento 1974-1979”, Tomo I – Metrópole, Lisboa.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO a (1968) – “Relatório de Execução do II Plano de Fomento - Metrópole - 1959-1964”, Secretariado Técnico, Imprensa Nacional, Lisboa.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO b (1968) – “III Plano de Fomento para 1968-1973”, Transportes, Comunicações e Meteorologia – Turismo, Secretariado Técnico, Imprensa Nacional, Lisboa.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO a (1967) – “Relatório da Execução do Plano Intercalar de Fomento – Metrópole – 1965”, Secretariado Técnico, Papelaria Fernandes, Lisboa.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO b (1967) – “Trabalhos Preparatórios do III Plano de Fomento”, Relatório do Grupo de Trabalho Nº 7 – Transportes e Comunicações, Comissão Interministerial de Planeamento e Integração económica, Volume III, GEPT, Lisboa.

PRINCEWATERHOUSECOOPERS (2001) – “Principi contabili internazionali e nazionali Interpretazioni e confronti”, Edizioni IPSOA, Itália.

RAMIREZ CASARIEGO Joaquin, et all (1999) – “Waterfronts de Nuevo – Transformaciones en los frentes urbanos de água”, EU, Especiales de urbanismo, n.º1, Ayuntamiento de Laz Palmas de Gran Canaria.

REBOUCHO, Nuno (1984) – in *Cadernos da Disciplina de Directo Comercial Marítimo*.

RIBEIRO, João Adriano (s.d.) – “Ilha da Madeira – Roteiro histórico-marítimo”, Calcamar, Funchal.

RIBEIRO, Orlando (1963) – “Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico”, Editora Sá da Costa, 2ª Edição, Lisboa.

RIBEIRO, Orlando (1985) – “A Ilha da Madeira até Meados do Século XX – Estudo Geográfico”, Instituto de Cultura e Lengua Portuguesa, Tradução Maria do Rosario de Paiva Raposo, 1º Edição, Lisboa.

RILEY, R. e **SHURMER-SMITH**, L. (1988) – “Global Imperatives, Local Forces and Waterfront Redevelopment” in *Revitalising the Waterfront*, B.S. Hoyle, D.A. Pinder e M.S. Husain (ed.), John Wiley & sons Ltd., Inglaterra, p.38-51.

RIMMER, P. J. (1978) – “Redirections in Transport Geography” in *Progress in Human Geography*, Londres, p.76-100.

ROUSIER, P. (1930) – *“Les Transports Maritimes”* in *Les Grands Industries Modernes*, Paris.

ROWE, Peter G., **RAMIREZ CASARIEGO** Joaquin; **JIMÉNEZ**, Elsa e **MIGUEL**, Liz (2001) – *“Environments of opportunity: Redevelopment on the waterfront of Las Palmas d Gran Canaria”*, Spain (edição bilingue em inglês e espanhol), Harvard university, Graduate School of design, Department of Urban Planning and Design, Cambridge, Massachusetts.

s.a., **DICIONÁRIO DE HISTÓRIA DE PORTUGAL** (1982) – *“Madeira”*, vol.I., ed. Formar, Lisboa.

SACCHI, Emílio (2000) – *“O Desenvolvimento dos Cruzeiros Turísticos e a Integração Porto-Cidade”* in *Transportes Aquáticos e Interfaces Terra-Água*, coordenação e edição de João Figueira de Sousa, Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa, p.129-133.

SANTOS, Rui (1999) – *“A Demolição da Muralha da Cortina da Cidade”* in Revista Ilenha, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), nº25, Julho-Dezembro, Funchal, p.38-58.

SEASSARO, Loredana (1993) – *“Gênes ou le poids de la longue durée culturelle”* in *Grands Villes et Ports de Mer, Les Annales de la Recherche Urbaine*, nº 55/56, Ministère de L'Équipement, du logement et des transports, Paris, p.11-22.

SECRETARIA REGIONAL DO EQUIPAMENTO SOCIAL E TRANSPORTES (2001) – *“Plano de Ordenamento Turístico da RAM”*, em conjunto com Secretaria Regional da Cultura, Secretaria Regional do Plano e das Finanças.

SERRÃO, M. da Costa; **PERESTRELLO** A. Cid, **GUIMARÃES** R. (1929) a – *“O Porto do Funchal e as mais importantes obras a executar na ilha da Madeira”*, Relatório da Missão de Estudos nomeada pelo Decreto nº 15.877, de 21 de Agosto de 1928, Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, nº 663, Setembro de 1930, p. 261 a 275.

SERRÃO, M. da Costa; **PERESTRELLO** A. Cid, **GUIMARÃES** R. (1929) b – “O Porto do Funchal e as mais importantes obras a executar na ilha da Madeira”, Relatório da Missão de Estudos nomeada pelo Decreto nº 15.877, de 21 de Agosto de 1928, Revista da Associação dos Engenheiros Cíveis Portugueses nº 662, Agosto de 1930, p. 307 a 314.

SILBERT, Albert (1997) – “Uma Encruzilhada do Atlântico – Madeira (1640-1820)”, Centro de Estudos de História do Atlântico, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, colecção Atlântica, nº 4, 1ª edição, Dezembro, Funchal.

SILVA, António Ribeiro Marques (1997) – “A Madeira na 2.ª Guerra Mundial: Uma Guerra Epidérmica?” in *Revista Ilzenha*, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), nº20, Janeiro-Junho, Funchal, p.69-72.

SILVA, Fernando A. e **MENESES**, Carlos A. (1998) – “Elucidário Madeirense”, Secretaria Regional de Turismo e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, Vol.II, Funchal, p.59-68.

SOUSA, Fernando de; **ALVES**, Jorge F. (2002) – “Leixões: Uma História Portuária”, Administração dos Portos do Douro e Leixões.

SOUSA, João José Abreu de (1989) – “O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810”, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração – DRAC, Funchal.

SUMARES, Jorge e **SILVA**, Iolanda (1983) – “Transportes na Madeira”, Governo Regional da Madeira - Direcção Regional dos Assuntos Culturais, Funchal, p.28-43.

TAKEL, R.E. (1981) – “The Spatial Demands of Ports and Related Industry and Their Relationship with the Community” in *Cityport Industrialization and Regional Development*, B. S. Hoyle e D.A. Pinder (ed.), Universidade de Southampton (org.), Pergamon Press, Inglaterra, p.47-68.

TERRANOVA, Remo (1999) – “Extreme Isolation and Marginality: the Case of Polar Islands” in *Insularity and Development, International Perspectives on Islands*, Emilio Biagini e Brian Hoyle (ed.), Island Studies Series, Londres, p.42-55.

THOMAN, R.S. e **CONKLING**, E.C. (1972) – “Geografía del Comercio Internacional” in *Biblioteca Básica de Geografía Económica*, nº3, Vicens Vives, Barcelona.

TORRES, José Lima (2001) – “Legislação Portuária”, Almedina, Coimbra.

TRIGO, Adriano A. (1912) – “Breves considerações sobre os melhoramentos de que carece o porto do Funchal”, comunicação feita na sessão de 22 de Março de 1912 da Comissão nomeada por portaria de 8 de Dezembro de 1911, para estudar e indicar ao Governo os melhoramentos de que carece o Porto do Funchal, Tipografia Diário de Notícias, Funchal.

TURESPAÑA, INSTITUTO DE TURISMO DE ESPAÑA (1998) – “El turismo náutico en España”, 7º Symposium sobre Puertos Deportivos, 13 a 15 de Maio, G.M.M. Consultores Turísticos, S.L. Estudio, Gijón.

TWEEDALE, I. (1988) – “Waterfront Redevelopment, Economic Restructuring and Social Impact” in *Revitalising the Waterfront*, B.S. Hoyle, D.A. Pinder e M.S. Husain (ed.), John Wiley & sons Ltd., Inglaterra, p.185-198.

ULLMAN, E. e **MAYER** (1954) – “Transportation Geography” in *American Geography: Inventory and prospect*, James, P.E. e Jones, C.L. (ed.), Syracuse University Press, p.242-256.

UNCTAD (1999) – “The Fourth-Generation Ports” in *Ports Newsletter*, nº 19, November, p.9-12.

UNCTAD a (1991) – “Port marketing and the challenge of the third generation port”, (TD/BC4/AC.7/14).

UNCTAD b (1991) – “Technical Note. The Fourth Generation Port” in *Ports Newsletter* nº 19, Novembro.

VALLEGA, A. e VIGARIÉ, A. (1986) – “L’enseignement du colloque franco-belgo-italien de Nice quant aux recherches européennes en matière d’introduction des activités humaines dans le milieu marin” in *Actes de la table-ronde U.G.I. sur les nouvelles frontières de la géographie de la mer*, 3 de Setembro, Barcelona.

VALLEGA, A.. e VIGARIÉ, A.. (1986) – “The New Frontiers of Marine Geography” in *Actas da Conferência Regional sobre Países Mediterrâneos da UGI*, Departamento de Geografia da Universidade de Barcelona, Barcelona.

VALLEGA, Adalberto (1980) – “Per una Geografia del Mare : Transporti Marittimi e Rivoluzioni Economiche” in *Biblioteca del mare*, nº199, Mursia, Milan.

VALLEGA, Adalberto (1984) – “Per una Geografia del Mare”, Mursia, Milan.

VALLEGA, Adalberto (1993) – “Waterfront redevelopment: a central objective for coastal management, Waterfronts”, in *A new frontier for cities on water - Cities on Water*, Ed. Rino Bruttomesso, Venezia

VALLEGA, Adalberto (1997) – “Geografia delle Strategie Marittime – Dal Mondo dei Mercati Alla Società Transindustriale”, Gruppo Ugo Mursia Editore S.p.a., Mursia, Milan.

VASCONCELOS, Cláudia (2003) – “Centro Internacional de Negócios da Madeira – Os contributos para a Economia Regional” in *As Praças Internacionais de Negócios no Contexto da Economia Global – O Caso do Centro de Negócios da Madeira*, 30 e 31 de Janeiro, Funchal.

VIEIRA, Maria do C. G., FERNANDES, Sandra A.. (1994) – “A importância dos portos marítimos no Arquipélago da Madeira do século XV ao século XXI”, tese de licenciatura em Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Setembro, Lisboa.

VIGARIÉ, A. (1968) – “La Circulation maritime”, coll. *Géographie de la circulation*, t.2, Génin, Paris.

VIGARIÉ, A. (1979) – “Ports de commerce et vie littorale”, Hachette, Paris.

VIGARIÉ, A. (1981) – “Maritime Industrial Development Areas: Structural Evolution and Implications for Regional Development” in *Cityport Industrialization and Regional Development*, B. S. Hoyle e D.A. Pinder (ed.), Universidade de Southampton (org.), Pergamon Press, Inglaterra, p.23-36.

VIGARIÉ, A. (1984) – “Le Havre et L'évolution de la Pensée Méthodologique en Économie Portuaire et Maritime” in *Études Normandes*, vol.33, nº3, p.13-23.

VIGARIÉ, A. (1986) – “La Circulation Maritime de la Géographie de la Circulation”, Genin, Paris.

VIGARIÉ, A. (1988) – “Research Trends in Marine Geography 1984-1988” in *French Geographical Research*, Comité Nacional da Geografia Francesa, Paris, p.119-122.

VLAUN, Richard C, et al (2001) – “Large Passenger Vessel Safety Study – Report on the Analysis of Safety Influences” in *The International Council of Cruise Lines*, Arlington.

WACKERMANN, G. (1983) – “Les Transports et les Causes Fondamentales des Réorientations Spatiales en Europe Rhénane et Centrale” in *Revue de Géographie de L'Est*, nº2, Nancy, p.165-171.

WHEELER, J. (1973) – “Transportation Geography: Social and Policy Perspectives” in *Economic Geography*, nº 49, p.95-134.

WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA a (1993) – “Elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental para a Empreitada de Construção do Novo Porto Comercial da Região Autónoma da Madeira”, Relatório II – Estudo Prévio – Esquema Portuário da Madeira, Secretaria Regional da Administração Pública, Maio.

WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA b (1992) – “Elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental para a Empreitada de Construção do Novo Porto Comercial da Região Autónoma da Madeira”, Relatório I – Estudo Preliminar de Alternativas, Volume I – Secretaria Regional da Administração Pública, Direcção Regional de Portos, Dezembro.

WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA b (1993) – “Elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental para a Empreitada de Construção do Novo Porto Comercial da Região Autónoma da Madeira”, Relatório II – Estudo Preliminar de Impacte Ambiental – Esquema Portuário da Madeira, Secretaria Regional da Administração Pública, Maio.

WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA c (1992) – “Elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental para a Empreitada de Construção do Novo Porto Comercial da Região Autónoma da Madeira”, Relatório I – Estudo Preliminar de Alternativas, Estudo Preliminar de Impacte Ambiental, Secretaria Regional da Administração Pública, Direcção Regional de Portos, Dezembro.

WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA d (1992) – “Memorando sobre as Alternativas de Localização do Futuro Porto Comercial”, Secretaria Regional da Administração Pública, Janeiro.

WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA e (1992) – “Novo Porto Comercial na Região Autónoma da Madeira – Estudo Preliminar”, Secretaria Regional da Administração Pública.

WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA. (1991) – “Novo Porto Comercial do Funchal – Parecer”, Secretaria Regional da Administração Pública, Direcção Regional de Portos, Julho.

WW – CONSULTORES DE HIDRÁULICA E OBRAS MARÍTIMAS, LDA. (1992) – “Elaboração do Estudo Prévio e do Estudo de Impacte Ambiental para a Empreitada de Construção do Novo Porto Comercial da Região Autónoma da Madeira”, Relatório I – Estudo Preliminar de Alternativas, Secretaria Regional da Administração Pública, Direcção Regional de Portos, Setembro.

WW, PRIMA, CISED a (2003) – “Estudo Do Plano Director do Porto do Funchal, Estudo de Incindências Ambientais”, Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.

WW, PRIMA, CISED (2002) – “Estudo do Plano Director do Porto do Funchal, estudo Prévio”, Volumes I a IV, Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.

WW, PRIMA, CISED b (2003) – “Estudo do Plano Director do Porto do Caniçal - Estudo Prévio”, Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A..

WW, PRIMA, CISED c (2003) – “Estudo Do Plano Director do Porto do Porto Santo – estudo Prévio”, Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A..

ZAREMBA, Piotr (1962) – “Les Principes du Développement des Villes Portuaire”, conférences, fascicule 32, Centre Scientifique, Académie Polonaise des Sciences, Paris.

ARTIGOS DE IMPRENSA

A CAPITAL (25 de Fevereiro de 1979) – “Toneladas de ferro e uma banheira desaparecem” do porto do Funchal”.

CORREIO DAS ILHAS (6 de Julho de 1974) – “O Porto do Funchal e a sua história”, artigo de MAROTA, A. F. de Olim.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (8 de Dezembro de 1907) – “os Automóveis”, Ano 23, n.º 9625.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (11 de Dezembro de 1947) – “Um importante discurso do Dr. Alberto Araújo na Assembleia Nacional”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (18 de Dezembro de 1947) – “Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (28 de Janeiro de 1951) – “Posto de Verificação de Bagagens”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (3 de Março de 1951) – “Na Assembleia Nacional prosseguiu o debate sobre a lei de Reconstituição Económica”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (29 de Maio de 1951) – “O acto inaugural do Posto de Verificação de Bagagens da Pontinha foi presidido pelo Sr. Governador do Distrito”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (28 de Novembro de 1951) – “A imponente cerimónia de empossamento do novo Governador do Distrito Autónomo do Funchal, Comandante João Inocêncio Camacho de Freitas no Ministério do Interior”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (3 de Fevereiro de 1952) – “Um Porto no Funchal: Economia-População-Turismo”, artigo de BIANCHI, João.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (4 de Fevereiro de 1952) – “Um Porto no Funchal: Aviação – Estrutura e Financiamento – Aspectos Internacionais da Questão – A bem da Nação”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (29 de Maio de 1952) – “As comemorações do XXVI aniversário da Revolução Nacional decorreram na Madeira com grande entusiasmo e alto significado patriótico”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (22 de Janeiro de 1953) – “Uma causa que é de todos os madeirenses”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (28 de Janeiro de 1953) – “Um porto no Funchal – Falam os factos, reza a história” artigo de BIANCHI, João.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (12 de Julho de 1953) – “Um Porto no Funchal” artigo de BIANCHI, João.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (11 de Janeiro de 1954) – “O Porto do Funchal vai ser em pouco uma realidade”, artigo de LOPES, Norberto.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (12 de Janeiro de 1954) – “Os emigrantes na economia da Madeira” artigo de LOPES, Norberto.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (6 de Abril de 1954) – “O problema do fornecimento de combustíveis líquidos à navegação no porto do Funchal”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1 de Setembro de 1960) – “Visita às obras de prolongamento do Molhe da Pontinha e instalações dos depósitos de óleo da Shell Portuguesa”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (19 de Julho de 1962) – “Duas obras grandiosas que na memória de todos os madeirenses serão sempre associadas à visita do Chefe de Estado à nossa ilha”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (13 de Dezembro de 1968) – “A revisão dos encargos e taxas que oneram os produtos importados na Madeira”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (3 de Março de 1969) – “Porto do Funchal”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (7 de Dezembro de 1969) – “Visita às instalações do porto do Funchal”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (15 de Março de 1975) – “Sugestões dos Madeirenses quando à localização nos silos no porto do Funchal”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (1 de Abril de 1975) – “Funchal: o porto e os silos”, artigo de DURÃO, Américo.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (12 de Fevereiro de 1974) – “Tráfego de mercadorias no porto de Funchal”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (4 de Dezembro de 1974) – “Os silos do porto do Funchal – Durante a próxima semana o Governo decidirá do local da sua construção”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (5 de Dezembro de 1974) – “Os silos do porto do Funchal – A opinião discordante de um arquitecto madeirense”, artigo de COSTA, Marcelo.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (12 de Dezembro de 1974) – “Ainda a propósito da instalação de silos no porto do Funchal”, artigo de MARTINS, Gil; ARAÚJO, Gonçalo Nuno; CONCEIÇÃO, João; COSTA, Marcelo; FERRAZ, Maria Antónia; & FERREIRA, Rui Góis.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (30 de Março de 1975) – “Silos – Ampliação do actual porto?”, artigo de Associação de Arquitectos da Madeira.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (5 de Fevereiro de 1976) – “Diversas firmas interessadas nas obras dos melhoramentos prioritários no interior do porto do Funchal”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (16 de Abril de 1976) – “Zona Franca na Madeira ou Porto Franco do Funchal”, SANTOS, Álvaro do Carmo C. dos, p.5.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (30 de Janeiro de 1978) – “As obras do Porto do Funchal”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (15 de Dezembro de 1978) – “Contrabando de Armas no Porto do Funchal”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (7 de Janeiro de 1979) – “Cais molhe da Pontinha”.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (7 de Janeiro de 1979) – “No porto do Funchal – Barcos de recreio destruídos e afundados”, artigo de JARDIM, Luís; CASTRO, Aubry; ABREU, Armindo, FERNANDES, Catanho; SILVA, Rui Jorge.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (19 de Janeiro de 1979) – “O “gorgulho””.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS DA MADEIRA (28 DE ABRIL DE 1985).

DIÁRIO DE NOTÍCIAS DA MADEIRA (4 DE JANEIRO DE 1989) – “Presidente do Governo na comemoração do centenário da “João de Freitas Martins””.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS DA MADEIRA (31 DE JULHO DE 1996) – “Empresa mais antiga – Cabrestante renovado.”.

ECO DO FUNCHAL (31 de Maio de 1951) – “As comemorações do 25º aniversário da Revolução Nacional, na Madeira”.

ECO DO FUNCHAL (1 de Junho de 1953) – “Turismo base de toda a riqueza”.

JORNAL DA MADEIRA (29 de Maio de 1951) – “Inauguração do Posto de Verificação de Bagagens na Pontinha”.

JORNAL DA MADEIRA (22 de Agosto de 1952) – “Uma prece dos madeirenses de Luanda para o apetrechamento do porto do Funchal”.

JORNAL DA MADEIRA (22 de Janeiro de 1953) – “A perda do hidroavião “Hudson””
artigo de SOUSA, António Teixeira de; PEREIRA, Horácio de Faria.

JORNAL DA MADEIRA (19 de Julho de 1962) – “O Presidente da República inaugurou oficialmente a ampliação do porto do Funchal”.

JORNAL DA MADEIRA (13 de Junho de 1967) – “Foi ontem inaugurada a lota do Caniçal”.

JORNAL DA MADEIRA (6 de Abril de 1971) “A importância do porto do Funchal na economia da ilha”, artigo de Eng.º Sena Lino.

JORNAL DA MADEIRA (7 de Dezembro de 1974) – “A situação dos silos (O ponto de vista do leitor)”, artigo de Pedro, J.M.

JORNAL DA MADEIRA (12 de Fevereiro de 1974) – “Tráfego de mercadorias no Porto do Funchal – Assinado o novo acordo entre a JAPAM e o Sindicato Nacional dos Carregadores e Descarregadores de Terra do Porto e Distrito do Funchal”.

JORNAL DA MADEIRA (14 de Março de 1975) – “Problemas dos Silos e plano portuário trazem membros do Governo à Madeira”.

JORNAL DA MADEIRA (13 de Maio de 1976) – “Ampliação do Porto do Funchal – Silos”, Associação dos Arquitectos da Madeira.

JORNAL DA MADEIRA (30 de Dezembro de 1976) – “Ronda pela cidade”, artigo de RODRIGUES, Ernesto.

JORNAL DA MADEIRA (25 de Dezembro de 1977) – “Porto do Funchal em perspectiva”, p.5.

JORNAL DA MADEIRA (15 de Fevereiro de 1976) – “Problemas da Pesca Regional”, Malheiro, Luís Filipe.

JORNAL DA MADEIRA (12 de Abril de 1978) – “Cais regional – Congestionamento e imundície são mau presságio”, artigo de TEIXEIRA, Gilberto.

JORNAL DA MADEIRA (14 de Dezembro de 1978) – “No descongestionamento do porto do Funchal estará a solução no estacionamento de contentores”.

JORNAL DA MADEIRA (18 de Dezembro de 1978) – “As vagas alterosas quase destruíram o barco de pesca “Ladeira””.

JORNAL DA MADEIRA (6 de Julho de 1978) – “Porto de abrigo e voz do povo”, artigo de CASTANHEIRA, L.

JORNAL DA MADEIRA (23 de Janeiro de 1979) – ““Captain Demosthenes” de novo ao largo”.

JORNAL DA MADEIRA (14 de Março de 1979) – “Granuleiro impossibilitado de descarregar cereal no Porto do Funchal”.

JORNAL DA MADEIRA (18 de Março de 1979) – “Aprovada a Aplicação de Novas Taxas pela JAPAM”, p.4.

JORNAL DA MADEIRA (12 DE NOVEMBRO DE 1988) – “Empresa do cabrestante celebra 500 anos”, Na Rubrica Empresas & Negócios.

JORNAL DA MADEIRA (4 DE JANEIRO DE 1989) – “Aumento de preços na região obedeceram a uma estratégia política”

O DEBATE (8 de Dezembro de 1953) – “O trabalho no porto do Funchal”.

O SÉCULO (15 de Março de 1975) – “Construção de silos e instalações portuárias”.

O SÉCULO (19 de Março de 1975) – “Facilidades na Madeira à Marinha da URSS”.

VOZ DA MADEIRA (21 de Novembro de 1953) – “O abastecimento de óleos”.

LEGISLAÇÃO

CARTA RÉGIA, DE 22 DE MARÇO, DE 1756 – Aprova as primeiras obras do porto do Funchal.

PORTARIA DE 5 DE DEZEMBRO, DE 1882 – Impõe à Associação Comercial, à Câmara Municipal e à Junta Geral do Distrito, que se reúnam e cheguem a uma solução consensual a respeito dos melhoramentos portuários do Porto.

PROPOSTA DE LEI SOBRE OS MELHORAMENTOS DO PORTO DE LISBOA, Apresentada à Câmara dos Senhores Deputados na sessão de 25 de Abril de 1884.

LEI N.º 89, DE 13 DE AGOSTO, DE 1913 – Institui a Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal.

DECRETO N.º 12757, DE 2 DE DEZEMBRO, DE 1926 – Promulga a Lei dos Portos.

DECRETO N.º 14718, DE 8 DE DEZEMBRO, DE 1927 – Estabelece a Lei Orgânica das Juntas Autónomas dos Portos.

DECRETO N.º 14782, DE 19 DE DEZEMBRO, DE 1927 – Estabelece o Regulamento Geral das Juntas Autónomas dos Portos.

LEI N.º 1914, DE 24 DE MAIO, DE 1935 – Aprova a Lei de Reconstituição Económica.

DECRETO N.º 26985, DE 5 DE SETEMBRO, DE 1936 – Transfere as atribuições e a jurisdição dos portos do Arquipélago da Madeira (exceptuando o porto do Funchal) da Junta Geral Autónoma do distrito do Funchal para a Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira, anteriormente denominada de Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal.

DECRETO-LEI N.º 32842, DE 11 DE JUNHO, DE 1943 – Determina que as administrações portuárias promovam a elaboração de Planos de Arranjo e Expansão dos portos.

DECRETO-LEI N.º 33922, DE 5 DE SETEMBRO, DE 1944 – Aprova a 2ª fase do Plano Portuário Nacional.

DECRETO-LEI N.º 35716, DE 24 DE SETEMBRO, DE 1946 – Aprova o Plano de melhoramentos do Porto de Lisboa.

LEI N.º 2035, DE 30 DE JULHO, DE 1949 – Aprova as Bases Gerais do Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos.

DECRETO-LEI N.º 37754, DE 18 DE FEVEREIRO, DE 1950 – Aprova o Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos.

LEI N.º 2058, DE 29 DE DEZEMBRO, DE 1952 – Aprova os quantitativos de financiamento para o Plano de Fomento.

DECRETO-LEI N.º 49.408, DE 24 DE NOVEMBRO DE 1969 – Aprovou o regime jurídico do contrato individual de trabalho.

DECRETO-LEI N.º 487/71, DE 9 DE NOVEMBRO, DE 1971 – Introduz alterações nos serviços do Ministério das Comunicações, incluindo a criação da Direcção-Geral dos Portos.

DECRETO-LEI N.º 9/74, DE 14 DE JANEIRO, DE 1974 – Introduz alterações na orgânica das Juntas Autónomas dos Portos, agora sob a orientação e fiscalização da Direcção-Geral dos Portos.

DECRETO-LEI N.º 521/77, DE 19 DE DEZEMBRO, DE 1977 – Cria a Junta Autónoma do Porto da Horta.

DECRETO-LEI Nº 145-A/78, DE 17 DE JUNHO, DE 1978 – Lançou as bases gerais para a regulamentação do trabalho portuário

DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 17/78, DE 17 DE JUNHO, DE 1978 – Cria o primeiro Centro Coordenador de Trabalho Portuário para o Porto de Lisboa.

DECRETO-LEI N.º 145-B/78, DE 17 DE JUNHO, DE 1978 – Cria o Instituto de Trabalho Portuário.

DECRETO-LEI N.º 360/78, DE 27 DE NOVEMBRO, DE 1978 – Aprova o regulamento do Serviço de Pilotagem dos Portos.

DECRETO-LEI N.º 361/78, DE 27 DE NOVEMBRO, DE 1978 – Cria o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos.

PORTARIA Nº 234/79, DE 17 DE MAIO, DE 1979 – Determina que seja extensiva aos portos da Madeira a nova regulamentação do Serviço de Pilotagem e a nova orgânica do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos

DECRETO-LEI Nº 247/79, DE 25 DE JULHO, DE 1979 – Estabelece o estatuto laboral do pessoal dos organismos portuários.

DECRETO-LEI Nº 299/79, DE 18 DE AGOSTO, DE 1979 – Transfere a administração dos portos da Madeira para a jurisdição da Região Autónoma da Madeira.

DECRETO-LEI Nº 326/79, DE 24 DE AGOSTO, DE 1979 – Transfere a administração dos portos dos Açores para a jurisdição da Região Autónoma dos Açores.

DECRETO REGIONAL Nº 2/80/M, DE 11 DE MARÇO, DE 1980 – Integra o sector dos portos na Direcção Regional de Transportes.

PORTARIA Nº 35/80, DE 13 DE MARÇO, DE 1980 – Cria a Direcção dos Portos da Madeira (integrando a Direcção Regional dos Transportes).

DECRETO-LEI Nº 285/80, DE 14 DE AGOSTO, DE 1980 – Determina a transição do Departamento de Pilotagem do Funchal para a Secretaria Regional do Equipamento Social do Governo Regional da Madeira.

DECRETO REGIONAL Nº 20/81/M, DE 2 DE OUTUBRO, DE 1981 – Cria a Direcção Regional de Portos e aprova a sua lei orgânica.

DECRETO-LEI Nº 229/82, DE 16 DE JUNHO, DE 1982 – Reestrutura os serviços da Direcção-Geral dos Portos.

DECRETO-LEI Nº 46/83, DE 27 DE JANEIRO, DE 1983 – Estabelece as condições de acesso à actividade de operador portuário.

DECRETO-LEI Nº 282-A/84, DE 20 DE AGOSTO, DE 1984 – Definiu o âmbito e organização administrativa do trabalho portuário e estabeleceu a forma de recrutamento de trabalhadores portuários e respectivos contingentes, bem como o seu regime jurídico.

DECRETO-LEI Nº 282-B/84, DE 20 DE AGOSTO, DE 1984 – Revê os estatutos do Instituto de Trabalho Portuário.

DECRETO-LEI Nº 282-C/84, DE 20 DE AGOSTO, DE 1984 – Revoga o Decreto-Lei nº 145-B/78, introduzindo alterações nas atribuições e competências do ITP, visando fundamentalmente conferir-lhe uma capacidade de intervenção efectiva em todas as questões atinentes do sector, a nível nacional, e garantir aos outros coordenadores do trabalho portuário a necessária operacionalidade.

DECRETO-LEI N.º 348/86, DE 16 DE OUTUBRO, DE 1986 – Estabelece as Bases Gerais dos Estatutos Orgânicos das Administrações Portuárias.

DECRETO-LEI N.º 305/87, DE 5 DE AGOSTO, DE 1987 – Aprova o estatuto orgânico da Administração do Porto de Sines.

DECRETO-LEI N.º 307/87, DE 7 DE AGOSTO, DE 1987 – Aprova o estatuto orgânico da Administração do Porto de Lisboa.

DECRETO-LEI N.º 308/87, DE 7 DE AGOSTO, DE 1987 – Aprova o estatuto orgânico da Administração dos Portos do Douro e Sines.

DECRETO-LEI N.º 376/89, DE 25 DE OUTUBRO, DE 1989 – Cria a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, que recebe o estatuto de instituto público.

DECRETO REGULAMENTAR REGIONAL N.º 25/89/M, DE 1989 – Aplica à Região Autónoma da Madeira o Decreto-Lei nº 101/88 de 26 de Março (que aprova o Estatuto do Pessoal das Administrações e Juntas Autónomas dos Portos).

DECRETO-LEI Nº 118/90, DE 5 DE ABRIL, DE 1990.

DECRETO-LEI N.º 151/90, DE 15 DE MAIO, DE 1990 – Estabelece o regime jurídico de operação portuária.

DECRETO REGULAMENTAR REGIONAL Nº 23/90/M, DE 21 DE DEZEMBRO, DE 1990.

DECRETO REGULAMENTAR REGIONAL N.º 10/91/M, DE 21 DE MAIO, DE 1991 – Estabelece a natureza, atribuições, orgânica, funcionamento e pessoal da Direcção Regional de Portos.

DECRETO N.º 100/1992 – Extingue o Centro Coordenador do Trabalho Portuário de Lisboa.

DECRETO-LEI Nº 1/93, DE 6 DE JANEIRO, DE 1993.

DECRETO-LEI 280/93, DE 13 DE AGOSTO, DE 1993 – Estabelece o regime jurídico do trabalho portuário.

DECLARAÇÃO DE RECTIFICAÇÃO 202/93, DE 30 DE OUTUBRO, DE 1993 – Rectifica o Decreto-Lei 280/93, de 13 de Agosto.

DECRETO-LEI N.º 298/93, DE 28 DE AGOSTO, DE 1993 – Estabelece o Regime Jurídico do Trabalho Portuário.

DECRETO-LEI N.º 356/93, DE 9 DE OUTUBRO, DE 1993 – Altera a orgânica e competências do Instituto de Trabalho Portuário.

DECRETO-LEI N.º 398/93 DE OUTUBRO, DE 1993 – Estabelece o Regime Jurídico da Operação Portuária.

DECRETO REGULAMENTAR N.º 2/94, DE 28 DE JANEIRO, DE 1994 – Regulamenta o exercício da actividade de cedência de mão-de-obra portuária.

DECRETO-LEI N.º 324/94, DE 30 DE DEZEMBRO, DE 1994 – Aprova as Bases Gerais das concessões do serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias.

DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 18/94/M, DE 22 DE SETEMBRO, DE 1994 – Adapta à Região Autónoma da Madeira o Decreto-Lei n.º 298/93 de 28 de Agosto (o qual estabelece o regime da operação portuária).

DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 16/95/M, DE 31 DE JULHO, DE 1995 – Adapta à Região Autónoma da Madeira o Decreto Regulamentar n.º 2/94 de 28 de Janeiro (que regulamenta o exercício da actividade portuária).

DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 13/96/M, DE 11 DE JULHO, DE 1996 – Extingue a Direcção Regional de Portos e cria a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira.

DECRETO REGULAMENTAR REGIONAL N.º 23/97/M, DE 9 DE OUTUBRO, DE 1997 – Aprova a orgânica da Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira e revoga o Decreto Regulamentar Regional nº 10/91/M de 21 de Maio e a Portaria nº 68/96 de 14 de Junho.

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS N.º 82/98, DE 10 DE JUNHO, DE 1998 – Aprova o quadro de acção, compreendendo as medidas de política e instrumentos jurídicos conexos, contido no Livro Branco.

DECRETO-LEI N.º 331/98, DE 3 DE NOVEMBRO, DE 1998 – Cria o Instituto Marítimo-Portuário.

DECRETO-LEI N.º 335/98, DE 3 DE NOVEMBRO, DE 1998 – Transforma a Administração dos Portos do Douro e Leixões em sociedade anónima.

DECRETO-LEI N.º 336/98, DE 3 DE NOVEMBRO, DE 1998 – Transforma a Administração do Porto de Lisboa em sociedade anónima.

DECRETO-LEI N.º 337/98, DE 3 DE NOVEMBRO, DE 1998 – Transforma a Administração do Porto de Sines sociedade anónima.

DECRETO-LEI N.º 338/98, DE 3 DE NOVEMBRO, DE 1998 – Transforma a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra em sociedade anónima.

DECRETO-LEI N.º 339/98, DE 3 DE NOVEMBRO, 1998 – Extingue a Junta Autónoma do Porto de Aveiro e cria a Administração do Porto de Aveiro, S.A..

DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 5/99/M, DE 1 DE MARÇO, DE 1999 – Cria o Gabinete de Gestão do Litoral e altera o estatuto da APRAM.

DECRETO-LEI N.º 242/99, DE 28 DE JUNHO, DE 1999 – Cria o Instituto Portuário do Norte.

DECRETO-LEI N.º 243/99, DE 28 DE JUNHO, DE 1999 – Cria o Instituto Portuário do Centro.

DECRETO-LEI N.º 244/99, DE 28 DE JUNHO, DE 1999 – Cria o Instituto Portuário do Sul.

DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 19/99/M, DE 1 DE JULHO, DE 1999 – Transforma a APRAM em APRAM, SA e aprova os respectivos estatutos.

DECRETO-LEI N.º 257/2002, DE 22 DE NOVEMBRO, DE 2002 – Cria o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 30/2003/A, DE 27 DE JUNHO, DE 2003 – Cria a Administração dos Portos das Ilhas de São Miguel e Santa Maria, SA, a Administração dos Portos da Terceira e Graciosa, SA, e Administração dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental S.A.

SITES DE INTERNET

- Rare Book, Manuscript, and Special Collections Library Duke University
<http://scriptorium.lib.duke.edu/adaccess/ship-history.html> em 23-01-2002
- International Centre Cities on Water
www.brezza.iuav.it/citiesonwater/shipsinthecity/giornali/puertos.htm em 23-01-2002
- Centro Internacional de Negócios da Madeira
www.sdm.pt em 23-01-2002
- Seatrade
<http://www.cruise-dictionary.com> em 23-01-2002
- Ministério da Justiça – Brasil
www.mj.gov.br em 23-01-2002
- Ministério dos Transportes da Nova Zelândia
www.transport.govt.nz/03_news.shtm em 23-01-2002
- Cruises Ship Evolution
www.cruiseship-evolution.fsnet.co.uk em 23-01-2002
- Ocean liner history and cruise ship news MARITIME MATTERS
www.maritimematters.com em 23-01-2002
- G.P. Wild International LTD
www.gpwild.com em 23-01-2002
- Gabinete da Zona Franca da Madeira
<http://srpf.madinfo.pt/gzfm/> em 23-01-2003
- Haltermann & Associates
www.spaceconsult.biz/text-stp.htm em 23-01-2004
- Cruise2.com
www.cruise2.com em 23-01-2004
- Sika institute
www.sika-institute.se em 23-01-2004
- Transport Geography on the Web
<http://people.hofstra.edu/geotrans/> em 23-01-2004
- Total Travel
www.totaltravel-oakville.com em 23-01-2004
- Certitecna – Engenheiros Consultores, S.A.
www.certitecna.pt/formref_2.htm em 23-01-2004
- Embaixada Britânica em Espanha
www.ukinspain.com em 23-01-2004
- International Maritime Organization
www.imo.org em 23-01-2004

- *Fleet Inmarsat*
<http://fleet.inmarsat.com> em 23-01-2004
- *Security Management On Line*
www.securitymanagement.com/library/000825.html em 23-01-2004
- *Hellenic Chamber of Shipping*
www.nee.gr/Files/largeships.htm em 23-01-2004
- *Quinwell.com*
www.quinwell.com/cruise/crufact.html em 23-01-2004
- *Cruiseland*
www.cunardspain.com em 23-01-2004
- *Viagens de Navio*
<http://www.viagensdenavio.com.br> em 23-01-2004
- *Madeira Management*
www.madeira-management.com em 23-01-2004
- *Great Ocean Liners*
www.greatoceanliners.net em 23-01-2004
- *Simplon Postcards*
www.simplonpc.co.uk/ em 23-01-2004
- *Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes*
<http://www.sres.pt/> em 25/06/2004
- *Crusing.org*
www.crusing.org em 23-01-2002.
- *IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos*
www.imarpor.pt em 23-01-2002.
- *Câmara Municipal do Funchal*
www.cm-funchal.pt

FONTES ESTATÍSTICAS:

APRAM – Estatísticas dos Portos da Região Autónoma da Madeira, de 1996 a 2000.

JAPAM – Relatórios Anuais de Gerência, de 1964 a 1978.

APP – Estatísticas Portuárias, de 1993 a 2000.

DRP – Relatórios Anuais, de 1979 a 1995.

INE – Contas Regionais, 1995-1999, Direcção Regional de Estatística.

INE – Estatísticas do Turismo, 2001-2002, Direcção Regional de Estatística.

INE – Ficheiro de Unidades Estatísticas, 2001, Direcção Regional de Estatística.

INE – Recenseamento da População 1950 – 2001, Direcção Regional de Estatística.

INE – Estatísticas dos Transportes (2002), Direcção Regional de Estatística.

Outras Fontes¹

ADMINISTRAÇÃO DAS PESCAS;
ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA;
ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA;
ASSOCIAÇÃO DOS PORTOS DE PORTUGAL;
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS;
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE;
AUTORIDADES PORTUÁRIA DA MADEIRA²;
CAPITANIA DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA;
DIRECÇÃO DE SERVIÇOS DE DESENVOLVIMENTO DO GOVERNO REGIONAL DA MADEIRA;
DIRECÇÃO REGIONAL AGRICULTURA DO GOVERNO REGIONAL DA MADEIRA;
DIRECÇÃO REGIONAL DE CARTOGRAFIA E CADASTRO DO GOVERNO REGIONAL DA MADEIRA
GABINETE DA ZONA FRANCA DA MADEIRA - SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO DA MADEIRA;
GRUPO DE ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DO ARQUIVO MILITAR;
JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DA HORTA;
JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE ANGRA DO HEROÍSMO.
JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DE PONTA DELGADA;
JUNTA AUTÓNOMA DO PORTO DO FUNCHAL
MUSEU VICENTES – ARQUIVO FOTOGRÁFICO;
PERESTRELOS – ARQUIVO FOTOGRÁFICO;
SECRETARIA REGIONAL DO EQUIPAMENTO SOCIAL E TRANSPORTES DO GOVERNO REGIONAL DA MADEIRA;

¹ ENTIDADES QUE CEDERAM INFORMAÇÃO NÃO PUBLICADA

² INCLUI AS DIFERENTES ENTIDADES RESPONSÁVEIS AO LONGO DO TEMPO PELA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA MADEIRA

Anexos

ÍNDICE ANEXOS

QUADRO 1 – MOVIMENTO DE NAVIOS E PASSAGEIROS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1897 E 2002 (CONTINUA).....	519
QUADRO 2 – MOVIMENTO DE NAVIOS E PASSAGEIROS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1897 E 2002 (CONTINUAÇÃO).....	520
QUADRO 3 – DISTRIBUIÇÃO DO MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL, POR NACIONALIDADE, SEGUNDO O NÚMERO DE NAVIOS E TAB, ENTRE 1928 E 1952.....	521
Quadro 4 – NAVIOS ENTRADOS SEGUNDO AS PRINCIPAIS NACIONALIDADES, ENTRE 1964 E 1995	522
QUADRO 5 – MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL, SEGUNDO ÁREA GEOGRÁFICA, ENTRE 1964 E 1995	523
QUADRO 6 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE CRUZEIRO	524
QUADRO 7 – VOLUME DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ENTRE LISBOA E O FUNCHAL POR COMPANHIAS, ENTRE 1967 E 1975	525
QUADRO 8 – MOVIMENTO DE PESCAÇO NO PORTO DO FUNCHAL E PEQUENOS PORTOS DA RAM, ENTRE 1944 E 1986	526
QUADRO 9 – MOVIMENTO DE CARVÃO, COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E ÁGUA, ENTRE 1928 E 1995	527
QUADRO 10 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS EMBARCADAS E DESEMBARCADAS NOS PORTOS DA ILHA DA MADEIRA, ENTRE 1908 E 2002	528
QUADRO 11 – MOVIMENTO DE CONTENTORES E MERCADORIAS CONTENTORIZADAS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1977 E 2002.....	529
QUADRO 12 – NÚMERO DE CONTENTORES MOVIMENTADOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1989 E 2002	530
Quadro 13 – TRÁFEGO DE MERCADORIAS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO, ENTRE 1943 E 1959	531
QUADRO 14 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO, ENTRE 1940 E 1979	532
QUADRO 15 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO, ENTRE 1940 E 1979	533
QUADRO 16 – MOVIMENTO DE NAVIOS E TAB NO PORTO DO PORTO SANTO, ENTRE 1977 E 2002	534
QUADRO 17 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS ENTRE O PORTO DO FUNCHAL E O PORTO SANTO, ENTRE 1977 E 2002	535
QUADRO 18 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DA RAM, POR MODO DE ACONDICIONAMENTO, ENTRE 1977 E 2002	536
QUADRO 19 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO PORTO SANTO, POR MODO DE ACONDICIONAMENTO, ENTRE 1980 E 2002	537
QUADRO 20 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS TERMINAIS DA ILHA DA MADEIRA (EXCLUINDO O PORTO DO FUNCHAL), ENTRE 1987 E 2002.....	538
QUADRO 21 – TIPO DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1928 E 1995	539
QUADRO 22 – TIPO DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1928 E 1995.....	540
QUADRO 23 – IATES ENTRADOS NOS PORTOS DO FUNCHAL E DO PORTO SANTO, ENTRE 1986 E 2002.....	541
QUADRO 24 – IATES ENTRADOS NOS PORTOS DO FUNCHAL, POR NACIONALIDADE, ENTRE 1986 E 2002.....	542
QUADRO 25 – IATES ENTRADOS NO PORTO DO PORTO SANTO, POR NACIONALIDADE, ENTRE 1987 E 1995	543

QUADRO 1 – MOVIMENTO DE NAVIOS E PASSAGEIROS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1897 E 2002 (CONTINUA)

Anos	Passageiros				Navios			
	Desembarcados	Embarcados	Trânsito	Total	Ao largo	Atracados	Total	TAB
1897							796	2020057
1898							883	2411753
1899							821	2932568
1900							1295	3618995
1901							1168	4372078
1902							1564	4976126
1903							1590	4798386
1904							1257	4357718
1905	4859	5171	101087	111117			1259	4631536
1906	4945	5842	116092	126879			1287	5050324
1907	4280	5345	115857	125482			1365	4532840
1908	7317	6020	142916	156253			1410	6383472
1909	6868	7881	132302	147051			1535	6686287
1910	6171	6686	130705	143562			1388	6205327
1911	6088	6511	127336	139935			978	4530666
1912	7200	8356	229226	244782			1505	7358968
1913	8436	8959	176095	193490			1370	12589852
1914	6920	7497	148276	162693			1028	5339852
1915	3799	3896	65087	72782			637	2923525
1916	1855	3516	18575	23946			378	1261594
1917	1052	2710	5403	9165			148	363099
1918	841	1202	5888	7931			73	167544
1919	6634	3025	64680	74339			367	1610818
1920	4895	3410	110666	118971			569	3033921
1921	5408	4747	115935	126090			600	3553578
1922	6238	5782	99678	111698			675	4199421
1923	6361	6487	105389	118237			717	4627412
1924	6642	7207	130501	144350			829	5383255
1925	6819	6005	114026	126850			838	5480153
1926	6590	6990	136171	149751			856	5480153
1927								
1928	8295	7748	129416	145459	931	42	973	6759740
1929	8275	8891	141458	158624	1019	48	1067	7214618
1930	8800	8177	140771	157748	1022	48	1070	7375022
1931	7397	6434	103054	116885	904	41	945	7064828
1932	7342	6995	102231	116568	912	41	953	7296131
1933	8102	8199	130196	146497	1084	57	1141	8537821
1934	8869	8463	137258	154590	1235	64	1299	9730570
1935	8439	8677	140181	170815	1233	57	1290	9900702
1936	9186	9676	151953	166086	1303	87	1390	10209973
1937	9529	10678	145879	172630	1400	88	1488	11076831
1938	9443	10830	152357	126353	1272	75	1347	10673755
1939	7637	9820	108896	42776	918	133	1051	8072268
1940	6079	6399	30298	42776	231	158	389	1755311
1941	2821	3749	17860	24430	115	119	234	808371
1942	3575	3129	19907	26611	88	102	190	715818
1943	3265	3484	22984	29723	84	103	187	710208
1944	3667	6764	24771	35202	118	101	219	793430
1945	3955	7178	27434	38680	140	119	259	1041771
1946	5241	6479	38290	50054	205	163	368	1514629
1947	5782	8158	76885	90825	257	211	468	2826170
1948	6641	9371	99395	115407	323	214	537	3854625
1949	8597	10773	102946	122316	301	242	543	4178886

Fonte: APRAM; Revista da Associação dos Engenheiros Cíveis Portugueses.

QUADRO 2 – MOVIMENTO DE NAVIOS E PASSAGEIROS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1897 E 2002 (CONTINUAÇÃO)

Anos	Passageiros				Navios			TAB
	Desembarcados	Embarcados	Trânsito	Total	Ao largo	Atracados	Total	
1950	9571	13874	126530	149975	372	267	639	4743505
1951	10546	14599	139022	164167	372	258	630	4947182
1952	12512	18706	162547	193765			694	5624913
1953				201135			743	5833996
1954				193595			738	5926600
1955				202330			727	6051446
1956				186640			754	5982245
1957				200567			760	6151280
1958				209414			800	6593193
1959				215752			832	6784721
1960				235875			854	6975195
1961				236908			900	7497164
1962				257526			935	8937743
1963				283356			990	9843199
1964				255159			987	9914709
1965				246334			955	9361312
1966				248948			917	9230246
1967				255332			961	9766144
1968				264148			1026	10022311
1969				279532			1035	9228295
1970				233032			958	8446152
1971				208377			984	8155277
1972				173355			917	7291880
1973				163499			909	6640514
1974				164349			888	6555747
1975				126884			886	5279983
1976				117558			914	5479082
1977				113422			942	5296110
1978				95820			837	4653165
1979				103996			1019	5565777
1980				95091			990	4496736
1981				84474			1107	4257532
1982				68176			1082	4088479
1983				65724			1144	4145472
1984				52567			1196	3546881
1985				59261			1438	3417415
1986				56781			1380	3358899
1987				68426			1387	4057085
1988				64570			1425	4246015
1989				75398			1501	4670011
1990				73453			1541	4726969
1991				67980			1600	4523237
1992				75406			1707	4907926
1993				177101			1946	5659158
1994				204699			1919	5463596
1995				232633			1886	6440161
1996				241645			1636	
1997				263141				
1998				358802				
1999				361410				
2000				395988				
2001				435082				
2002				435192				

Fonte: APRAM; Revista da Associação dos Engenheiros Cíveis Portugueses.

QUADRO 3 – DISTRIBUIÇÃO DO MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL, POR NACIONALIDADE, SEGUNDO O NÚMERO DE NAVIOS E TAB, ENTRE 1928 E 1952

Anos	Ingleses			Alemães			Franceses			Portugueses			Outras Nacionalidades	
	Nº de Navios	TAB	Nº de Navios	TAB	Nº de Navios	TAB	Nº de Navios	TAB	Nº de Navios	TAB	Nº de Navios	TAB	Nº de Navios	TAB
1928	41,1	56,9	24,2	21,9	4,1	4,9	18,1	9,1	18,1	9,1	12,5	7,2		
1929	42,2	58,6	22,7	21	2,2	2,3	17,8	9,1	17,8	9,1	15,1	9		
1930	45,8	58,3	19,5	18,9	2,1	2,3	24,3	13,3	24,3	13,3	8,3	7,2		
1931	44,1	61,6	13,2	13	2,8	3,3	26,8	14,5	26,8	14,5	13,1	7,6		
1932	48,8	66,4	9,7	8,7	4,6	4,9	23	12,4	23	12,4	13,9	7,6		
1933	46,2	61,5	10,7	10,5	3,2	3,5	19,1	9,7	19,1	9,7	20,8	14,8		
1934	45,7	60,3	9,7	11,7	2,8	3,1	18,6	9,3	18,6	9,3	23,2	15,6		
1935	47	59,1	13,6	17,4	4,6	3,1	19,2	9,2	19,2	9,2	16,8	11,2		
1936	42,4	57,8	15,3	17,6	3,2	3,3	20,4	9,8	20,4	9,8	19,2	11,5		
1937	39,5	53	18	19,7	2,8	4,5	17,9	8,6	17,9	8,6	20,7	14,2		
1938	35,3	51,9	19,2	20,5	3,4	7,3	18,3	7,5	18,3	7,5	19,8	12,8		
1939	35,9	54,1	13,4	15,1	2,7	3,8	22,2	9,9	22,2	9,9	25,2	17,1		
1940	6,9	6,8			3,9	0,5	55,8	47,8	55,8	47,8	37,3	44,9		
1941	9,8	7,1			7,4		81,2	80,9	81,2	80,9	9	12		
1942	2,6	2,4			3,3		89,5	86,7	89,5	86,7	7,9	10,9		
1943	2,5	0,9					90,4	91	90,4	91	7,1	7,2		
1944	2,3	1,9				1,4	92,7	92,2	92,7	92,2	5	4,5		
1945	4,2	6,9					76,8	68,5	76,8	68,5	19	24,6		
1946	14,9	14,6				1	55,2	48,5	55,2	48,5	29,9	35,9		
1947	26,1	54					46,4	27,9	46,4	27,9	27,5	18,1		
1948	31,8	59,3					43,2	26,7	43,2	26,7	25	14		
1949	29,8	58,2				0,3	49	28,3	49	28,3	21,2	13,2		
1950	25,8	54,1					52,3	29,3	52,3	29,3	21,9	16,6		
1951	22,5	52,2				0,3	50,5	27,3	50,5	27,3	27	20,2		
1952	22,5	48,7	2,3	0,6	1,6	2,5	48,7	28,8	48,7	28,8	27,2	19,4		

Fonte: APRAM.

QUADRO 4 – NAVIOS ENTRADOS SEGUNDO AS PRINCIPAIS NACIONALIDADES, ENTRE 1964 E 1995

Nacionalidade	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Portugal	399	405	391	390	410	432	406	421	408	361	267	305	280	193	256	239	201	176	195	208	120	109	184	219	230	295	307	360	815	804	689	
Reino Unido	212	178	130	165	229	146	142	153	146	126	133	138	115	115	142	104	110	85	132	131	149	172	209	246	235	251	242	208	189	192	219	
França	58	62	49	49	50	60	57	53	35	44	54	41	61	70	113	115	116	140	133	192	277	251	216	214	200	280	328	294	269	278	296	
Alemanha	31	28	30	26	39	44	49	32	38	41			28	59	39	45	128	116	124	108	170	171	123	120	125	125	149	138	118	93	103	
Noruega	24	18	21	40	70	60	63	70	65	71	73	68	61	60	87	97	73	82	83	72	71	52	60	36	59	55	41	50	43	39	42	
Panamá	10	14	8	5	5	7	15	9	4	14	12	12	22	31	30	36	103	127	137	125	81	51	32	29	45	89	81	96	39	35	33	
EUA	39	43	48	43	21	21	20	21	32	22	25	23	27	26	26	25	29	19	34	43	93	114	62	43	42	52	57	105	36	44	45	
Itália	54	56	91	101	84	115	64	58	36	37	67	46	44	30	23	18	16	15	6	9	7	10	13	14	15	12	24	24	36	39	29	
Holanda	51	52	45	28	32	36	53	43	18	21	33	26	18	23	37	51	57	20	25	24	39	30	36	33	48	46	57	63	41	45	51	
Espanha	9	7	8	10	8	10	9	11	11	22	28	72	69	29	25	27	23	26	34	28	48	30	38	38	67	46	40	25	51	23	23	
Dinamarca	16	18	18	17	14	19	19	36	28	37	29	14	18	22	11	20	35	47	48	38	40	70	31	34	35	26	27	24	22	21		
Suécia	5	10	8	21	10	13	8	13	21	14	9	6	20	9	19	16	15	16	9	22	32	27	36	39	48	33	34	37	32	47	31	
Grécia	21	28	31	15	6	11	9	15	17	21	33	32	48	45	49	32	32	32	29	33	24	5	10	11	7	8	6	7	5	3	4	
Rússia			1	4	4	5	7	4	9	13	9	19	38	42	56	45	58	68	66	51	2											
Outros	58	36	37	47	44	57	37	45	49	65	115	84	75	86	106	122	111	113	89	112	283	282	365	349	344	249	208	265	233	245	290	
Totais	987	955	916	961	1026	1036	958	984	917	909	887	886	924	840	1019	992	1107	1082	1143	1196	1436	1374	1415	1425	1500	1541	1600	1706	1946	1919	1885	

Fonte: APRAM.

QUADRO 5 – MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO FUNCHAL, SEGUNDO ÁREA GEOGRÁFICA, ENTRE 1964 E 1995

	Europa	América	África	Médio Oriente	Oceânia	Totais
1964	925	26	11	23	2	987
1965	915	15	9	15	1	955
1966	879	8	13	16	0	916
1967	925	10	14	12	0	961
1968	999	6	11	9	1	1026
1969	1007	9	10	8	2	1036
1970	921	21	12	2	2	958
1971	949	10	20	3	2	984
1972	888	7	18	0	4	917
1973	868	17	20	4	0	909
1974	840	17	26	2	2	887
1975	844	29	9	1	3	886
1976	873	33	13	3	2	924
1977						
1978	787	33	17	3	0	840
1979	955	39	9	11	5	1019
1980	918	42	26	4	2	992
1981	955	107	32	6	7	1107
1982	901	135	40	4	2	1082
1983	964	143	22	13	2	1143
1984	1022	134	37	2	1	1196
1985	1252	114	56	3	11	1436
1986	1229	96	38	4	7	1374
1987	1198	132	46	33	6	1415
1988	1162	141	64	48	10	1425
1989	1239	142	74	36	9	1500
1990	1331	139	33	27	11	1541
1991	1440	97	36	10	17	1600
1992	1513	119	59	6	9	1706
1993	1805	67	65	1	8	1946
1994	1750	78	78	5	8	1919
1995	1691	75	100	8	11	1885

Fonte: APRAM.

QUADRO 6 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS EM NAVIOS DE CRUZEIRO

Anos	Passageiros				Nº de Navios de Turismo
	Desembarcados	Embarcados	Trânsito	Total	
1957	1686	1773	14509	17968	37
1958	1820	1609	18017	21446	50
1959	4420	4554	16496	25470	56
1960	3275	3340	26269	32884	72
1961	2745	2956	31823	37524	75
1962	2585	2478	46440	51503	89
1963	3318	3541	67849	74708	132
1964	1961	1934	51064	54959	95
1965	2629	2356	75807	80792	139
1966	3434	3965	88657	96056	171
1967	2214	2318	92350	96882	189
1968	2227	1889	102979	107095	202
1969	4467	4404	115933	124804	234
1970	2192	2299	109705	114196	227
1971	2405	2388	97150	101943	189
1972	3007	2902	94975	100884	190
1973	2912	2810	97264	102986	195
1974	2727	2818	107140	112685	200
1975	2884	3343	89107	95334	194
1976	1145	1149	88318	90612	197
1977	909	649	88904	90462	184
1978	561	411	73874	74846	151
1979	964	899	91636	93499	188
1980	893	738	79242	80873	166
1981	770	656	71848	73274	153
1982	684	669	60098	61451	153
1983	1089	1081	62850	65020	162
1984	1062	1048	49776	51886	131
1985	976	864	56872	58712	136
1986	817	805	54830	56452	119
1987	719	664	67043	68426	133
1988	1745	1576	60717	64038	125
1989	1653	1665	72080	75398	138
1990	1187	1162	71104	73453	141
1991	204	65	67711	67980	131
1992	403	247	74756	75406	133
1993	463	394	76897	77754	139
1994	374	301	93066	93741	169
1995	505	351	102947	103803	154
1996	661	329	109264	110254	137
1997	401	452	94538	95391	125
1998	1656	1399	145766	148821	204
1999	3445	4342	144387	152174	204
2000	2090	1890	166209	170189	214
2001	3261	2724	182701	188686	214
2002	911	737	198492	200140	238

Fonte: APRAM.

**QUADRO 7 – VOLUME DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ENTRE LISBOA E O FUNCHAL
POR COMPANHIAS, ENTRE 1967 E 1975**

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Companhias Nacionais									
Insulana	16207	15968	14667	16155	14262	8453	4840	2591	
Colonial	3165	3153	3352	2283	2487	3405	1176	-	-
Nacional	1241	1096	1527	805	275	121	117	7	-
Empresa Madeirense	717	743	987	843	827	863	845	924	1044
Carregadores Açoreanos	9	8	9	18	3	4	-	-	-
Soc. Geral	30	9	3	12	8	1	-	-	-
Companhia T. Marítimos									2545
Companhias Estrangeiras									
Italianos	21	69	123	2				3	8
Ingleses	-		1	8	-			2	3
Linea C					37	19	5	3	13
Fred Olsen						8	75	69	38
Alemães							6	1	1
Espanhóis									
Russos									
Panamenses									
Diversos	-		0	4	16	2	5	1	6

Fonte: APRAM.

QUADRO 8 – MOVIMENTO DE PESCADO NO PORTO DO FUNCHAL E PEQUENOS PORTOS DA RAM, ENTRE 1944 E 1986

Anos	Funchal		Pequenos Portos		Total	
	Peso (Ton)	Valor (Esc)	Peso (Ton)	Valor (Esc)	Peso (Ton)	Valor (Esc)
1944	932	2047844	1479	2984393	2411	5032237
1945	713	2051020	1443	3280443	2156	5331463
1946	704	2390695	1688	4777653	2392	7168348
1947	791	2281692	1543	3375541	2335	5657233
1948	756	2358913	1459	2694816	2215	5053729
1949	972	3918557	1337	4001525	2309	7920082
1950	867	3067777	1092	3390429	1960	6458206
1951	832	3105938	3169	3433466	4001	6539404
1952	937	3957635	3367	5438415	4304	9396050
1953	1308	5823798	3550	8795219	4858	14619017
1954	1941	8750799	4248	8347511	6189	17098310
1955	2901	10601552	3936	8409758	6837	19011310
1956	1379	6504440	3115	9894728	4494	16399168
1957	2892	8985921	3496	11490097	6387	20476018
1958	1465	6823099	2532	8874643	3997	15697742
1959	1721	8739778	3055	12647958	4777	21387736
1960	1515	8138064	3097	13058422	4612	21196486
1961	1417	8258108	2766	13759850	4183	22017958
1962	2214	11539245	4640	16683461	6854	28222706
1963	2022	12006307	4107	16749003	6129	28755310
1964	2671	13158702	3997	17553691	6668	30712393
1965	2286	16114867	3639	17521719	5926	33636586
1966	2009	17283627	2746	15085956	4755	32369583
1967	2316	16936856	3499	20586755	5815	37523611
1968	1701	11829936	2195	15304175	3896	27134111
1969	1817	16067878	3075	18221688	4892	34289566
1970	2368	20813075	2476	19537555	4844	40350630
1971	3375	26191467	2323	23542618	5698	49734085
1972	2553	26127512	2506	22413451	5059	48540963
1973	3706	31321345	3168	31454291	6874	62775636
1974	4685	56004911	3998	49532587	8684	105537498
1975	5059	72040064	3245	46808633	8303	118848697
1976	3930	77573905	2487	51868980	6417	129442885
1977	4141	111531688	2630	79084964	6770	190616652
1978	3915	140827780	2464	90596269	6378	231424049
1979	3106	171701593	1593	94075263	4699	265776856
1980	3380	253425682	831	63701712	4210	317127394
1981	3470	346657539	443	46786343	3913	393443882
1982	4377	441855030	528	59513657	4905	501368687
1983	4541	519655906	522	66261046	5063	585916952
1984	5093	683994525	554	84635273	5646	768629798
1985	6233	792100627	640	91504670	6874	883605297
1986	6570	957741392	917	135538481	7487	1093279873

Fonte: APRAM.

**QUADRO 9 - MOVIMENTO DE CARVÃO, COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E ÁGUA,
ENTRE 1928 E 1995**

Anos	Carvão (ton)			Combustíveis Líquidos (ton)		Água (ton)
	Importado	Exportado	Fornecido à Navegação	Importados	Exportados	Exportada
1928	61254	15135	53079			45407
1929	59764	16107	55560			50487
1930	46562	18623	41586			49042
1931	31798	14567	26331			37858
1932	27685	15957	25967			32152
1933	40606	21770	34865			40140
1934	50052	17147	44377			43806
1935	58370	20620	48204			45146
1936	64114	19955	63715			64680
1937	101537	22025	82485			71709
1938	58026	23840	55668			80289
1939	69496	26036	54849			51886
1940	35166	18585	30035			25656
1941	18140	18509	14238			21448
1942	52023	17174	9446			18031
1943	54453	20597	9227			21702
1944	58463	19895	3886			25176
1945	63660	18853	11324			29545
1946	74541	23324	21274			36462
1947	83046	26547	14149			38053
1948	14178	14299	14299			50592
1949	13344	12360	12360			51634
1950	11131	6008	6008			52258
1951	13060	5891	5891			54981
1952	12809	1829	1829			67097
1953	8233	2202				58965
1954	7385	1299				60779
1955	6599	182				71379
1956	9356	203				81242
1957	9396	138		14524	-	86721
1958	6841	-		13987	-	94480
1959	7721	892		17883	-	105487
1960	5928	-		19229	-	109452
1961	9928	60		40370	-	113640
1962	3018	-		52517	22077	130583
1963	5376	-		53215	44884	153238
1964	4909	-		138597	116552	157374
1965	5481	150		122011	103239	192687
1966	-	-		151620	129799	204767
1967	1656	-		182150	155633	195280
1968	-	-		165561	135580	187931
1969	1554	90		127521	120764	189994
1970	-	-		147543	112504	187727
1971	-	-		153473	109957	153597
1972	-	-		87256	59891	116104
1973	-	-		89481	53936	109662
1974	-	-		98334	41178	109146
1975	-	-		78273	25017	85770
1976	659	-		81550	28149	88902
1977	514	-		86530	30011	100725
1978	-	-		86587	24072	82222
1979	-	-		101261	19337	96834
1980	524	-		101206	19031	83875
1981	-	-		106463	18280	83790
1982	327	-		129023	16224	79319
1983	347	-		127223	17058	78304
1984	359	-		136277	18021	64078
1985	269	-		127068	14031	63754
1986						61890
1987						57887
1988						61486
1989						61318
1990						64210
1991						44320
1992						59254
1993						52366
1994						69097
1995						58790

Fonte: APRAM.

QUADRO 10 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS EMBARCADAS E DESEMBARCADAS NOS PORTOS DA ILHA DA MADEIRA, ENTRE 1908 E 2002

Anos	Mercadorias			Anos	Mercadorias (ton)		
	Descarregadas	Embarcadas	Total		Descarregadas	Embarcadas	Total
1908	193609	14034	207643	1958	145431	40477	185908
1909	236396	17483	253879	1959	158086	42666	200752
1910	190595	14980	205575	1960	183906	47571	231477
1911	147529	18084	165613	1961	172413	53073	225486
1912	230653	18630	249283	1962	155854	50506	206360
1913	180979	18017	198996	1963	164821	48664	213485
1914	123153	26352	149505	1964	168573	53029	221602
1915	56608	21388	77996	1965	169067	55790	224857
1916	45209	18930	64139	1966	174866	58136	233002
1917	34675	15151	49826	1967	173365	57268	230633
1923	84201	55194	139395	1968	171372	48933	220305
1924	76320	66355	142675	1969	180676	55907	236583
1925	119805	52486	172291	1970	191284	49749	241033
1926	103933	63154	167087	1971	219285	45037	264322
1927	74847	49374	124221	1972	199742	36815	236557
1928	63975	15135	79110	1973	253278	40679	293957
1929	70546	16107	86653	1974	223320	35545	258865
1930	75089	18623	93712	1975	200920	38802	239722
1931	65104	14567	79671	1976	239326	39067	278393
1932	55805	15957	71762	1977	279746	40952	320698
1933	69183	21770	90953	1978	302598	38928	341526
1934	73627	17147	90774	1979	450135	39623	489758
1935	70693	20620	91313	1980	498310	64893	563203
1936	73444	19955	93399	1981	571118	76251	647369
1937	74584	22025	96609	1982	618629	81334	699963
1938	70148	23840	93988	1983	617549	95131	712680
1939	71548	26036	97584	1984	591346	93822	685168
1940	85798	16405	102203	1985	575348	96494	671842
1941	74956	18139	93095	1986	579952	108172	688124
1942	61167	17182	78349	1987	655823	112967	768791
1943	63875	22539	86414	1988	626689	111527	738216
1944	69455	20977	90432	1989	662557	123428	785985
1945	76708	21319	98027	1990	758176	134765	892941
1946	105666	23324	128990	1991	793808	115690	909498
1947	111478	25648	137126	1992	918562	112464	1031026
1948	98419	31272	129691	1993	972596	128944	1101540
1949	93073	31164	124237	1994	927082	117487	1044569
1950	95317	29583	124900	1995	1013059	132072	1145131
1951	98648	36290	134938	1996	1111855	122591	1234446
1952	96509	37038	133547	1997	1213040	124697	1337737
1953	100734	38967	139701	1998	1336644	145523	1482167
1954	104698	35723	140421	1999	1582785	168364	1751149
1955	108062	39840	147902	2000	1684578	179849	1864427
1956	119493	40663	160156	2001	1650956	174893	1825849
1957	127815	39595	167410	2002	1528722	99811	2016979

Fonte: Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses (1908-1917); APRAM (1928-1952).

**QUADRO 11- MOVIMENTO DE CONTENTORES E MERCADORIAS CONTENTORIZADAS NO
PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1977 E 2002**

	TEU			N.º de contentores			Mercadorias contentorizadas(ton)		
	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total
1977				760	739	1499	9649	3830	13479
1978				2263	2163	4426	27371	10473	37844
1979				3100	3093	6193	37245	14585	51830
1980				5600	5494	11094	66516	24577	91093
1981				8642	8173	16815	102481	36446	138927
1982				11380	11453	22833	133535	48581	182116
1983				12929	13268	26197	150575	55099	205674
1984				12600	12729	25329	149138	54340	203479
1985				13569	13537	27106	159393	56509	215902
1986				15809	15603	31412	188620	64422	253042
1987	17593	17623	35216	16757	16776	33533	210932	64391	275324
1988	18703	18443	37146	17508	17248	34756	239958	65366	305324
1989	18556	18714	37270	16929	16945	33874	238034	67906	305940
1990	21096	20461	41557	18512	18214	36726	245639	79471	325110
1991	23493	23463	46956	19805	19773	39578	298254	77346	375600
1992	25492	25581	51073	20599	20714	41313	324393	79525	403918
1993	29644	29335	58979	23829	23412	47241	359330	104386	463716
1994	29182	28339	57521	22955	22290	45245	359953	111950	471903
1995	31238	30551	61789	23606	23015	46621	391506	125069	516575
1996	33416	33172	66588	24597	24238	48835	432140	119673	551813
1997	33879	32810	66689	24631	23768	48399	450000	123996	573996
1998	36161	37207	73368	27454	26602	54056	516999	142407	659406
1999	44247	43521	87768	31851	31150	63001	573355	159278	732633
2000	48274	47235	95509	34605	33764	68369	621777	176637	798414
2001	50768	50346	101114	35994	35755	71749	688535	171814	860349
2002	51755	51420	103175	36112	35932	72044	685212	214389	899601

Fonte: APRAM

QUADRO 12 – NÚMERO DE CONTENTORES MOVIMENTADOS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1989 E 2002

Anos	Importação						Exportação						Total			
	Vazios			Cheios			Vazios			Cheios						
	10	20	40	10	20	40	10	20	40	10	20	40	10	20	40	Total
1989	3	539	208	1	14598	1580	2	12280	1395	0	2893	375	6	30310	3558	33874
1990		374	203		15544	2391	1	12072	2077		3646	418	1	31636	5089	36726
1991		161	58	2	15954	3630	3	13353	3358		2725	334	5	32193	7380	39578
1992		432	20	5	15266	4876		13392	4523		2455	344	5	31545	9763	41313
1993	69	1243	395	9	16654	5459		14161	5083	27	3287	854	105	35345	11791	47241
1994	74	983	655	3	15628	5612		13552	4679	29	2643	1387	106	32806	12333	45245
1995	64	879	1016	6	14987	6654		12745	5352	39	2672	2207	109	31283	15229	46621
1996		163	338		15615	8481		13717	7189		1587	1745		31082	17753	48835
1997		145	401		15238	8847		13189	7093		1537	1949		30109	18290	48399
1998		154	542		16593	10165		14366	8200		1631	2405		32744	21312	54056
1999		297	208		19158	12188		16720	10273		2059	2098		38234	24767	63001
2000		157	227		20779	13442		17856	11065		2437	2406		41229	27140	68369
2001		353	213		20867	14561		17804	11927		3360	2664		42384	29365	71749
2002		652	341		19817	15302		16922	12603		3522	2885		40913	31131	72044

Fonte: APRAM

Nota: A discriminação do número de contentores segundo a sua capacidade surge pela primeira vez nas estatísticas de 1986.

QUADRO 13 – TRÁFEGO DE MERCADORIAS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO, ENTRE 1943 E 1959

Portos	1943	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Praia Formosa	5337	5474	6462	4218	4289	1831	3060	2077	2120	2850	1760	2256	2500	-	-
Câmara de Lobos	239	44	7	10	5	20	12	-	-	-	-	-	-	-	-
Campanário	918	1042	646	164	140	98	119	9	13	108	117	186	-	-	17
Ribeira Brava	4083	2956	2838	2028	1355	1434	1394	716	335	177	77	47	17	-	-
Tabua	1625	1094	1276	1328	468	398	422	215	111	56	-	-	-	10	-
Lugar de Baixo	955	1110	1202	916	860	948	904	823	502	680	910	971	1084	738	78
Ponta do Sol	9069	7317	7341	6925	3781	5148	4464	3242	2215	1515	1253	1838	1329	795	341
Madalena do Mar	997	1201	2464	5138	4717	2395	3556	1646	1847	2557	2805	2530	1356	1745	2222
Calheta	5759	4576	5026	3507	2935	5470	4202	3666	2017	2580	1579	1964	1694	1242	1648
Paul do Mar	2732	2057	1960	1213	850	861	853	513	356	407	378	787	1189	1047	738
Ponta do Pargo	1433	1484	449	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Moniz	1871	1870	1874	1470	1660	2059	1859	1568	1107	753	765	869	590	35	-
Seixal	988	977	1022	292	147	227	187	-	-	-	-	-	-	-	-
São Vicente	575	1885	627	9	12	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
Ponta Delgada	1215	999	352	129	28	61	45	-	85	-	-	-	-	-	-
Arco de São Jorge	747	378	324	458	51	2	26	9	34	-	-	-	-	-	-
São Jorge	1065	433	328	180	157	167	162	57	-	-	-	-	-	-	-
Faial	909	27	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto da Cruz	490	440	7	24	111	104	107	-	-	-	-	-	-	-	-
Canical	418	61	57	160	264	320	292	263	20	226	353	54	-	-	-
Machico	2727	2994	2190	2243	1871	1847	1859	1578	398	312	139	22	-	-	-
Santa Cruz	6998	5146	6038	2003	1985	1148	1516	535	809	375	39	-	-	-	-
Porto Novo	1487	461	-	1	1	3	2	14	125	48	-	99	-	-	-
Canico	676	549	724	466	89	389	239	212	179	-	-	-	-	-	-
Garajau	192	611	724	713	576	262	419	55	31	127	405	-	-	-	-
Porto Santo	4384	4018	6238	6056	5427	6086	5756	3875	4156	1073	4525	7593	7691	8615	10387
Diversos Portos	1595	963	2179	1298	1996	2063	2030	862	983	744	445	2052	677	107	474
Totais	59292	49748	52242	41015	33775	33341	33491	21935	17443	14588	15550	21268	18127	14334	15905

Fonte: APRAM; Pequenos Portos da Madeira, Revista da ordem dos Engenheiros nº 60, Dezembro de 1948.

QUADRO 14 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO, ENTRE 1940 E 1979 (CONTINUA)

Portos	1940	1941	1942	1943	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Câmara de Lobos	12304	9364	7847	9630	20687	17648	39426	69221	61989	47054	29082	5180	5170	4257	4917	5219	12723	12229	7769
Campanário	7721	8261	7454	9552	19302	18003	18169	16334	15595	10736	11004	10948	11453	10640	11880	11805	10149	9970	6085
Ribeira Brava	16451	20487	20914	29954	50393	27962	31946	29825	27147	21003	20917	18152	29642	23343	25915	26619	24358	23260	16051
Ponta do Sol	13624	13564	14483	19202	28786	25798	26644	23296	22367	17775	18090	16036	28607	20495	24501	24416	21960	21500	17124
Madalena do Mar																	1766	6727	6579
Fajã do Mar	7822	7281	8410	8501	14301	11411	10383	-	9851	8111	7989	7024	10657	8902	8746	9855	8156	5012	2725
Calheta	7723	7769	9619	12925	15658	14033	12541	13341	12934	11650	11716	10340	15466	12696	15343	15876	13449	14076	9285
Paúl do Mar	4588	4547	6251	8172	10828	10555	8556	8915	8819	8342	9774	9281	15623	11311	12512	12277	10914	11633	9989
Ponta do Pargo	601	428	462	376	632	88	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto de Moniz	1840	2430	2844	2846	4991	2400	2402	1722	1195	234	2489	1342	171	-	-	-	-	-	-
Seixal	46	84	128	227	349	165	201	122	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pesqueiro					-	-	109	-	-	5	977	879	372	-	-	-	-	-	-
Caniçal					-	-	-	-	1675	2033	744	2080	1242	1784	1000	1331	870	159	-
Machico	8371	9017	8599	6541	19610	14368	14974	16047	16958	15110	13754	11780	9772	5531	4403	5344	1335	243	-
Santa Cruz	5997	5759	6535	6350	19422	14367	12147	13259	12765	10935	10174	7472	6273	2701	2242	3897	1334	203	-
Porto Novo	2939	3197	4316	4414	10323	6273	3936	3725	3630	3425	5257	3527	5530	2823	1441	2805	1607	143	-
Caniço					4867	3474	-	-	2483										
Ponta da Oliveira	1951	2285	2988	6322	-	-	3359	-	-	2443	2598	2310	3649	2476	2952	4185	1548	357	-
Porto Santo					1202	1156	1120	3722	332	1256	1240	2353	2303	9822	7477	6900	8275	10226	16974
Totais	91978	94473	100850	125012	221351	167701	185913	199529	197760	160112	145805	108704	143930	116781	123129	130529	118444	115738	92581

Fonte: APRAM; PEQUENOS PORTOS DA MADEIRA, REVISTA DA ORDEM DOS ENGENHEIROS Nº 60, DEZEMBRO DE 1948.

QUADRO 15 – TRÁFEGO DE PASSAGEIROS NOS PEQUENOS PORTOS DO ARQUIPÉLAGO, ENTRE 1940 E 1979 (CONTINUA)

Portos	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Câmara de Lobos	6601	3542	4786	4123	5087	4460	5787	6625	6616	5523	6220	2897	24	25	19	-	13	-	-
Campanário	2245	1576	1523	1294	1720	1606	1266	1122	459	325	277	327	-	35	-	-	-	25	-
Ribeira Brava	7159	3671	2402	4826	5173	3785	3319	2369	3819	1310	1217	848	92	328	326	347	108	-	-
Ponta do Sol	8554	4635	389	3226	3608	2266	2215	1512	1011	638	513	325	33	150	35	56	34	80	250
Madalena do Mar	6590	3152	1606	5351	6303	6505	5410	4308	4374	2330	2775	1891	132	564	589	219	155	-	10
Fajã do Mar	2139	2877	140	1417	1496	861	1274	401	187	1123	164	16	-	-	-	-	-	170	230
Calheta	8138	3514	1186	4221	4775	4586	4003	3622	3357	2803	2120	774	85	516	778	380	218	-	-
Paúl do Mar	9598	6231	2380	12515	13881	13637	12781	12413	11963	11024	10618	6494	712	2785	2533	4454	1635	320	-
Ponta do Pargo																			
Porto de Moniz																			
Seixal																			
Pesqueiro																			
Canical	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2560	1050
Machico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santa Cruz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto Novo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canico																			
Ponta da Oliveira	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto Santo	24018	30460	43203	29767	13078	11487	13892	13983	12851	9445	8401	3169	21660	38692	40332	40209	40380	36834	37839
Totais	73042	59658	57615	66740	55121	49193	49947	46355	44637	34521	32305	16741	22738	43095	44612	45665	42543	39989	39379

Fonte: APRAM; Pequenos Portos da Madeira, Revista da ordem dos Engenheiros nº 60, Dezembro de 1948

**QUADRO 16 – MOVIMENTO DE NAVIOS E TAB NO PORTO DO PORTO SANTO,
ENTRE 1977 E 2002**

	Navios Total	TAB
1977	414	44233
1978	398	44984
1979	389	41917
1980	386	59933
1981	441	57034
1982	447	53463
1983	467	93380
1984	603	175534
1985	561	215676
1986	575	175659
1987	815	211477
1988	872	229448
1989	1013	252263
1990	765	319133
1991	966	392396
1992	1056	472621
1993	936	409994
1994	954	412925
1995	941	640921
1996	946	
1997	902	
1998	776	
1999	1032	
2000	861	
2001	1095	
2002	1058	

Fonte: APRAM

QUADRO 17 – MOVIMENTO DE PASSAGEIROS ENTRE O PORTO DO FUNCHAL E O PORTO SANTO, ENTRE 1977 E 2002

Anos	Desembarcados	Embarcados
1977	21085	19295
1978	18623	18211
1979	1902	18937
1980	25620	21881
1981	21673	22199
1982	24450	24485
1983	37992	37844
1984	53414	53079
1985	51224	51883
1986	53067	51629
1987	48272	48546
1988	46976	46930
1989	43187	43193
1990	47726	47245
1991	53879	54687
1992	55870	56069
1993	49666	49649
1994	53935	56999
1995	63983	63487
1996	67066	64355
1997	82272	85478
1998	104229	105752
1999	104489	104747
2000	112627	113172
2001	122821	123575
2002	117689	117363

Fonte: APRAM

QUADRO 18 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DA RAM, POR MODO DE ACONDICIONAMENTO, ENTRE 1977 E 2002

Anos	Granéis Sólidos			Granéis Líquidos			Carga Geral			Carga Contendorizada			Total		
	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total
1977	94538		94538	95392	20509	115901	80167	16613	96780	9649	3830	13479	279746	40952	320698
1978	109195		109195	86587	21137	107724	79445	7318	86763	27371	10473	37844	302598	38928	341526
1979	111282		111282	112252	20743	132995	189356	4295	193651	37245	14585	51830	450135	39623	489758
1980	113003		113003	101206	22553	123759	217585	17763	235348	66516	24577	91093	518163	68854	563203
1981	111365		111365	109675	21570	131245	247597	18235	265832	102481	36446	138927	585625	87301	647369
1982	109238		109238	131293	19150	150443	244563	13603	258166	133535	48581	182116	644738	84080	699963
1983	111046		111046	129110	19945	149055	226818	20087	246905	150575	55099	205674	642844	97158	712680
1984	88687		88687	132189	21351	153540	221332	18131	239463	149138	54340	203479	614422	95979	685168
1985	92152		92152	128252	17644	145896	195551	22341	217892	159393	56509	215902	604056	115075	671842
1986	181801		181801	116736	17296	134032	92795	26454	119249	188620	64422	253042	598803	111691	688124
1987	223207		223207	161459	17220	178679	64011	31356	95367	229214	68101	297316	677891	116677	794569
1988	225902		225902	132443	15980	148423	43761	30181	73942	253618	70453	324071	655724	116614	772338
1989	223076		223076	172805	16688	189493	44987	39242	84229	252815	72789	325604	693683	128719	822402
1990	277153		277153	189456	17634	207090	56972	38738	95710	259958	83417	343375	783539	139789	923328
1991	293876		293876	163320	6542	169862	49701	31802	81503	315679	81901	397580	822576	120245	942821
1992	345554		345554	211539	1576	213115	57087	32694	89781	340889	83968	424857	955069	118238	1073307
1993	364922	4900	369822	216992	4272	221264	46981	16602	63583	372866	108813	481679	1001761	129687	1136348
1994	336810		336810	206197	1226	207423	43264	4311	47575	374213	116126	490339	960484	121663	1082147
1995	341001		341001	239187	3163	242350	61544	3840	65384	406115	129385	535500	1047847	136388	1184235
1996	387365	196	387561	195641		195641	116459	4897	121356	443313	122723	566036	1142778	127816	1270594
1997	441394		441394	273241		273241	74873	4025	78898	460879	126376	587255	1250387	130401	1380788
1998	495328		495328	288683		288683	68015	3116	71131	529682	146992	676674	1381708	150108	1531816
1999	596283		596283	339676		339676	95631	9106	104737	599851	162823	752674	1621441	171929	1793370
2000	644462		644462	349580		349580	93582	3461	97043	641557	180046	821603	1729181	183507	1912688
2001	562155		562155	333987		333987	93913	3140	97053	705136	173050	878186	1695191	176190	1871381
2002	573007		573007	347592		347592	86014	4218	90232	705844	219372	925216	1712457	223590	1936047

Fonte: APRAM;

QUADRO 19- MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTOS DO PORTO SANTO, POR MODO DE ACONDICIONAMENTO, ENTRE 1980 E 2002

Anos	Granéis Sólidos			Granéis Líquidos			Carga Geral			Carga Contentorizada			Total	
	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total	Descarga	Carga	Total	Carga	Total
1980										19853			3961	
1981										14507			11050	
1982										26109			2746	
1983										25295			2027	
1984										23076			2157	
1985										28708			18581	
1986										18851			3519	
1987			0	2036	7950	2036	1750	1890	1750	18282	3710	21992	22068	25778
1988	5535		5535	7950		7950	1890		1890	13660	5087	18747	29035	34122
1989	8216		8216	5544		5544	2585	408	2993	14781	4883	19664	31126	36417
1990	5562		5562	4021		4021	1461	1078	2539	14319	3946	18265	25363	30387
1991	3600		3600	6074		6074	1669		1669	17425	4555	21980	28768	33323
1992	8600		8600	8845		8845	2566	1331	3897	16496	4443	20939	36507	42281
1993	6650		6650	7518		7518	1461	1216	2677	13536	4427	17963	29165	34808
1994	6800		6800	10470		10470	1872		1872	14260	4176	18436	33402	37578
1995	6000		6000	12800		12800	1379		1379	14609	4316	18925	34788	39104
1996	5350	196	5546	349		349	14051	1979	16030	11173	3050	14223	30923	36148
1997	5935		5935	14450		14450	2157	1589	3746	10864	2380	13244	33406	37375
1998	10320		10320	10147		10147	11914		11914	12683	4585	17268	45064	49649
1999	10086		10086	10856		10856	1218	20	1238	16496	3545	20041	38656	42221
2000	13685		13685	9601		9601	1639	281	1920	19678	3377	23055	44603	48261
2001	19146		19146	7553		7553	935	61	996	16601	1236	17837	44235	45532
2002	23064		23064	8161		8161	1611	193	1804	20632	4983	25615	53468	58644

Fonte: APRAM;

QUADRO 20 – MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS TERMINAIS DA ILHA DA MADEIRA (EXCLUINDO O PORTO DO FUNCHAL), ENTRE 1987 E 2002

Terminal	Ribeira dos Socorridos		Praia Formosa		Canical				Porto Novo	
	Granéis Sólidos		Granéis Líquidos		Granéis Sólidos		Convencional		Total	Inertes
Entrada/Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída	Entrada	Saída
1987	172342		159423							
1988	172774		124493							
1989	172411		167261							
1990	218982		185436							
1991	235744		157246							
1992	279260		202694							
1993	286543		209474							
1994	268796		195727							
1995	278267		226387							
1996	281857		187992		7300	83377	0	0	90677	215271
1997	304002		254085		4706	106008	649	15	111378	528633
1998	350483		272812		5724	123575	1404		130703	721791
1999	338794		319153		9667	227430			237097	876488
2000	296966		320969		19010	250738	1349	205	271436	1048430
2001	301575		326434		8894	236806			245700	1221129
2002	277691		329317		10114	230150	150		240414	1053311

Fonte: APRAM.

QUADRO 21 – TIPO DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1928 E 1995 (CONTINUA)

	Fruta Incl. Bananas (ton.)		Combustíveis e Óleos (ton.)		Automóveis e Máquinas (ton.)		Materiais de Construção (ton.)		Produtos Alimentares (ton.)		Vinho Incl. Vinho da Madeira (ton.)		Artesanato (ton.)		Contentores (ton.)		Vários (ton.)	
	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação
1923	114	623			464		6029		22082	1022	4652		320	145			18	
1924	167	273	192		192		5245		17840	1264	3885		371	213			9	
1925	414	1249	377		377		7229		21383	1159	4240		186	180			5	
1926	382	1170	163		163		7627		25726	1239	3527		361	140			23	
1927	934	1210	229		229		11668		21916	205	853		233	171			4,5	
1963	25742	21732	475		475		54851		65958	7116	5564		1470				30004	8528
1964	30488	27801	438		438		54044		71993	5722	5764		1737				32603	9133
1965	34013	22964	703		703		58041		70042	5462	6112		2215				31449	7776
1966	36475	28958	827		827		61212		68412	5395	6166		2082				35019	8018
1967	36329	31153	551		551		55194		69944	3997	5976		1860				35678	9106
1968	29909	30378	543		543		41867		74772	3411	6112		2026				48063	7266
1969	36858	30079	827		827		59146		74807	4301	6049		2154				41229	6544
1970	32804	31775	1160		1160		71911		71420	1012	5984		2086				41736	5118
1971	28456	37755	1541		1541		84074		80866	1912	6261		19311				48369	5785
1972	20155	43971	1623		1623		66982		74033	1818	6618		2796				52435	4776
1973	17650	45990	1706		1706		97845		90589	1797	6430		2933				57535	11282
1974	17676	46409	1022		1022		79839		81920	1344	5383		1875				54871	8584
1975	20962	47127	1017		1017		71399		80475	2417	5501		2025				44480	7006
1976	21300	51405	1356		1356		77702		92374	2836	5157		1952				63759	7380
1977	23952	61049	2247		2247		105178		98534	2394	5670		2398				68394	6181
1978	23506	53263	3123		3123		111056		109523	1640	5533		2403				72773	5380
1979	20379	112253	3347		3347		150164		101701	2839	5813		1976				77079	8228
1980	30831	101206	4180		4180		181379		119052	594	4334		1411		12358		67128	8107
1981	30831	109675	5550		5550		232050		135625	594	4334		1411		18654		52583	8017
1982	30198	131293	7493		7493		247611		69558	700	3762		423		21721		56323	5046
1983	34823	129110	3999		3999		246957		138936	290	4106		489		28968		55816	5599
1984	33011	132189	2903		2903		234021		126282	112	4506		432		27232		52071	7099
1985	36432	128252	2804		2804		216243		110884	3928	3928		1920		26613		79496	8470
1986	42275	117840	3603		3603		200808		123322	4449	4449		1543		35738		83519	7190
1987	44360	159575	3473		3473		224669		113618	4081	4081		1460		28796		91838	6545
1988	41444	125766	4404		4404		225872		107988	4467	4467		1422		42574		101770	8130

Fonte: APRAM.

QUADRO 22 –TIPO DE MERCADORIAS MOVIMENTADAS NO PORTO DO FUNCHAL, ENTRE 1928 E 1995 (CONTINUAÇÃO)

Anos	Fruta incl. Bananas (ton.)		Combustíveis e Óleos (ton.)		Automóveis e Máquinas (ton.)		Materiais de Construção (ton.)		Produtos Alimentares (ton.)		Vinho incl. Madeira (ton.)		Artesanato (ton.)		Contentores (ton.)		Vários (ton.)	
	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação
1989	40618	170637	13507	4489	232078	98598	4240	1468	43050	42445	90836	21048						
1990	10286	41532	197089	15331	11156	2511	279704	15103	2145	4161	1294	50042	46626	129055	5874			
1991	10980	35432	160678	14323	945	319758	12017	80296	4086	1243	861	56467	51478	140447	5567			
1992	15664	37700	206230	20023	2298	377740	867	89422	5035	7462	4101	955	60942	129849	4687			
1993	109	29	8284	916	1018	9198	713	1306	379	34	50	2109	2285	7449	1170			
1994	16624	27146	214756	16274	3129	392298	1327	112664	2386	7143	4081	925	67272	138441	4613			
1995	17837	28623	232090	18046	5983	398530	1404	106875	5321	8679	3829	584	70239	64545	152891	4923		

Fonte: Revista da Associação dos Engenheiros Cíveis Portugueses (1923-1927); APRAM (1963-1995)

Nota: Na medida em que a tipologia das mercadorias movimentadas no porto do Funchal não se mantém constante ao longo do período analisado, procedeu-se à sua classificação em 9 grupos de mercadorias:

1. Fruta incluindo Bananas
 - 1923-1927: Bananas.
 - 1963-1989: Frutas.
 - 1990-1995: Frutas.
2. Combustíveis e Óleos
 - 1923-1927: Óleos Combustíveis; Carburantes.
 - 1963-1989: Combustíveis
 - 1990-1995: Combustíveis; Fuel-Oil; Gás; Gasóleo; Gasolina Normal; Gasolina Sem Chumbo; Gasolina Super; Petróleo Aviação; Óleo Lubrificante; Óleos.
3. Automóveis e Máquinas
 - 1923-1927: Maquinistas, Automóveis.
 - 1963-1989: Automóveis.
 - 1990-1995: Automóveis; Máquinas, Peças Auto, Sucata.
4. Materiais de Construção
 - 1923-1927: Materiais de Construção.
 - 1963-1989: Materiais de Construção; Ferragens.
 - 1990-1995: Materiais de Construção; Telhas; Asfalto; Cal; Carvão; Cimento; Madeiras; Pedra; Ferro; Gesso; Materiais Eléctricos; Ferragens.
5. Produtos Alimentares
 - 1923-1927: Produtos Alimentícios; Cebolas; Manteiga.
 - 1963-1989: Géneros Alimentícios; Produtos Hortícolas; Cereais; Manteiga; Óleo de Baleia; Sal.
 - 1990-1995: Produtos Hortícolas; Batata; Cereais Diversos; Outros Cereais; Cevada; Trigo; Milho; Farinha; Arroz; Carne; Carne Congelada; Congelados; Bacalhau; Peixe; Peixe Congelado; Azule; Óleo Alimentar; Sal; Açúcar; Gelados; Leite; Café; Água Mineral; Bebidas; Cerveja.
6. Vinho
 - 1923-1927: Vinho da Madeira.
 - 1963-1989: Vinhos.
 - 1990-1995: Vinho.
7. Artesanato
 - 1923-1927: Obras de Vime; Tecidos.
 - 1963-1989: Vimes e Obra; Bordados.
 - 1990-1995: Vimes e Obras; Cerâmica; Bordados; Lanifícios.
8. Contentores
 - 1923-1927: -
 - 1963-1989: Contentores.
 - 1990-1995: Contentores.
9. Vários
 - 1923-1927: Tabaco.
 - 1963-1989: Tabaco; Coiros Verdes; Adubos; Diversos.
 - 1990-1995: Tabaco; Coiros Verdes; Guano; Carvão; Gado; Palha; Rações; Lenha; Caixas Vazias; Cascos Vazios; Vasilhame; Garrafas; Garrafas de Gás Vazias; Mercadoria; Sabão; Drograria; Mobiliário; Papelaria; Alcool;

**QUADRO 23 – IATES ENTRADOS NOS PORTOS DO FUNCHAL E DO PORTO SANTO,
ENTRE 1986 E 2002**

Anos	Funchal	Porto Santo
1986	732	-
1987	707	244
1988	752	364
1989	785	503
1990	828	312
1991	913	483
1992	1023	475
1993	711	377
1994	815	468
1995	835	496
1996	585	518
1997	584	463
1998	514	366
1999	437	645
2000	372	464
2001	388	704
2002	322	642

Fonte: APRAM.

QUADRO 24 – IATES ENTRADOS NO PORTOS DO FUNCHAL, POR NACIONALIDADE, ENTRE 1986 E 2002

Nacionalidade	1986	1987	1988	1989
África do Sul	3	6	3	2
Alemanha	62	76	71	72
Argentina				2
Austrália	3	3	7	7
Aústria	3	8	2	7
Bahamas	-	-	1	1
Bélgica	10	12	14	14
Bermudas		1		
Brasil	2	-	-	-
Bulgária		-	-	1
Canadá	15	7	7	12
Dinamarca	17	14	29	34
Espanha	11	17	11	36
EUA	105	54	41	41
Finlândia	7	6	4	11
França	240	207	207	186
Gâmbia	1			
Grécia	-	1	-	-
Holanda	22	27	30	37
Honduras	-	1		1
Índia		1		
Irlanda	4	2	1	2
Israel		-		2
Itália	8	2	6	3
Japão		-		1
Jugoslávia	-	-	-	1
Luxemburgo			3	
Malta	3		-	2
Noruega	19	26	33	42
Nova Zelândia	4	3	2	1
Panamá	2	-	3	-
Polónia		2	3	2
Portugal	6	3	13	6
Reino Unido	136	173	201	191
República Checa	1			
Suécia	27	35	38	48
Suíça	18	19	22	19
Vanuatu			-	1
Totais	732	707	752	785

Fonte: APRAM.

QUADRO 25 – IATES ENTRADOS NO PORTO DO PORTO SANTO, POR NACIONALIDADE, ENTRE 1987 E 1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
África do Sul				1	3		1	1	1
Alemanha	25	16	31	35	57	51	38	38	50
Antígua						1		1	
Argentina					1				
Austrália	1		9	10	13	14	5	3	1
Austria	3		3			2	4		3
Bélgica	7	5	8	4	4	6	11	4	9
Brasil				2				1	
Canadá	4	6	9	7	6	7	3	5	7
Chipre				1	1				2
Croatas						1			
Dinamarca	5	11	19	3	2	15	9	7	14
Eslovénia						1			
Espanha	6	5	12	3	4	1	9	3	16
EUA	16	16	16	17	27	45	16	18	11
Finlândia	1		7	2	2	13	2	4	6
França	49	77	129	74	115	104	99	96	135
Holanda	5	20	28	12	29	18	12	14	18
Honduras							1		
Irlanda	1		2	2	5		1	2	6
Israel			3					1	1
Itália	1	2	5	1	3	6	6	8	13
Japão			2					2	
Luxemburgo		3	2						
Malta		1	2		1				
Noruega	11	19	27	11	18	11	8	14	9
Nova Zelândia	1	1				2	1	7	6
Panamá					1	1			
Polónia		1		1	1		1		
Portugal	28	50	4	10	59	49	53	79	34
Reino Unido	54	91	119	92	95	89	62	94	121
República Checa							1		
Suécia	19	28	50	13	27	28	16	62	14
Suíça	7	12	16	10	12	7	18	4	19
Trinidad e Tobago						1			
Turquia						1			
União Soviética				1					
Total	244	364	503	312	483	475	377	468	496

Fonte: APRAM.

